

Rapport d'activité 2003

Ministère des Transports

20 mars 2004

S o m m a i r e

Introduction	page 1
1. La Circulation Routière	page 5
1.1. Le bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 2002	page 5
1.2. La formation et l'éducation routières	page 16
1.3. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers	page 31
1.4. Les homologations automobiles et la certification	page 43
1.5. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière	page 49
2. Les Transports Terrestres	page 57
2.1. Les chemins de fer	page 57
2.2. Les transports publics	page 95
2.3. Le fret routier	page 118
2.4. L'activité au niveau communautaire	page 127
3. L'Aviation civile	page 129
3.1. Le contexte international	page 129
3.2. La situation sur le plan national	page 130
3.3. La sécurité aérienne	page 141
3.4. Le domaine législatif	page 141
4. La Navigation Intérieure et les Affaires Maritimes	page 152
4.1. La navigation intérieure	page 152
4.2. Le service de la navigation	page 158
4.3. Les affaires maritimes	page 167

5. La Stratégie et Planification	page 186
5.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable	page 186
5.2. La stratégie "mobilité.lu"	page 190
5.3. La mise en œuvre de la stratégie "mobilité.lu"	page 195
5.4. La reconversion des friches industrielles du Bassin Minier et l'établissement du volet Sud du plan sectoriel « Transports »	page 202
5.5. Le nouveau concept d'exploitation des transports publics	page 203
5.6. Les études à caractère régional	page 206
5.7. Le plan sectoriel « Transports » et l'IVL	page 208
5.8. La coopération transfrontalière	page 211
5.9. La Cellule Modèle de Transport	page 211

Introduction

Les dernières années ont vu la politique des transports évoluer d'une simple gestion technique et administrative des différents modes de transports vers une nouvelle approche axée sur la mobilité. Cette approche intégrée se fonde sur la dynamique d'une mobilité durable embrassant les transports dans leur ensemble.

Il y a, d'une part, la volonté de satisfaire les besoins de transport d'une économie de plus en plus internationalisée et interdépendante et de répondre aux aspirations de mobilité individuelle d'une population résidente ou active au Grand-Duché de Luxembourg qui croît rapidement. La croissance des transports qui est censée aller de pair avec cette évolution se heurte, d'autre part, à la raréfaction de l'espace, à l'impact négatif notamment du trafic individuel sur l'environnement naturel et sur l'urbanisation, aux problèmes de congestion des voies de communication. Aussi le Gouvernement a-t-il entendu créer les bases d'une politique de mobilité intégrée qui prend en compte le rythme soutenu de l'évolution des données structurelles et qui a conscience de la nécessité d'une organisation spatiale mieux structurée pour répondre au triple souci identifié dans le cadre du programme national d'aménagement du territoire "Ciruler moins, circuler mieux, circuler partout".

Les jalons de cette démarche ont été identifiés en coopération interministérielle mettant en présence les délégués des départements des Transports, de l'Intérieur, des Travaux Publics de l'Environnement, de l'Economie ainsi que des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement. Ces jalons se trouvent documentés dans plusieurs papiers stratégiques qui pour la plus grande part ont entretemps été avalisés par le Conseil de Gouvernement:

- le concept global de mobilité approuvé le 25 janvier 2002 par le Conseil de Gouvernement;
- la stratégie "mobilitet.lu" approuvée le 22 mars 2002 par le Conseil de Gouvernement;
- l'IVL (integratives Verkehr und Landesplanungskonzept) présenté au Conseil de Gouvernement le 6 février 2004;
- le papier stratégique "Route-2020.lu" élaboré par l'Administration des Ponts et Chaussées;
- le plan sectoriel "Transports" en voie de préparation qui est censé reprendre, dans une approche systémique pour les transports, les orientations dégagées par l'IVL tout en concrétisant celles-ci dans une ensemble cohérent de projets appelés à assurer la mobilité sur le plan national d'ici 2020.

La politique de mobilité a ainsi pu être fondée sur une stratégie d'ensemble qui repose sur l'objectif d'un modal split entre trafic individuel et transports publics de 75:25 à atteindre vers l'horizon 2020. En tenant compte des perspectives d'évolution démographique cet objectif comporte le défi de devoir d'ici 2020 adapter les moyens de transport en commun pour tripler le nombre de voyageurs à déplacer par les transports publics, tout en acceptant parallèlement une croissance du trafic individuel de 30%.

Parallèlement à la création du cadre conceptuel pour un développement cohérent des transports à moyen et à long terme, les premières initiatives concrètes ont été prises pour la mise en œuvre de ce programme:

- mise au point des avant-projets sommaires de plusieurs projets infrastructurels se plaçant dans le cadre de l'extension du réseau ferré national et dépôt des projets de loi afférents à la Chambre des Députés;
- définition des besoins futurs en matériel roulant pour pouvoir assumer l'accroissement de la demande dans les transports publics et passation des premières commandes de rames tractées et d'automotrices;
- préparation d'un nouveau concept d'exploitation coordonné rail/route destiné à étoffer la desserte et à intégrer les futures infrastructures ferroviaires dans le réseau national des transports publics;
- élaboration d'un nouveau cadre légal pour l'organisation future des transports publics fondée sur une plus grande flexibilité de gestion et sur une communication améliorée avec la clientèle (cf. centrale de mobilité).

Enfin, les initiatives prises au niveau de la gestion et de l'organisation courantes des transports publics ont exercé un impact favorable sur l'évolution de la demande. Les recensements régulièrement effectués dans les trains et les autobus montrent que le nombre de voyageurs transportés a augmenté entre 1999 et 2003 de 8,9 % pour les trains et de 9,78 % pour les autobus du RGTR. A quoi s'ajoute le souci d'une organisation optimale des transports spéciaux pour compte de l'éducation différenciée.

L'application du concept de mobilité ne devra pourtant pas s'arrêter aux frontières, mais devra inclure également les bassins de recrutement de la main-d'œuvre luxembourgeoise en Lorraine, en Province de Luxembourg belge, en Sarre et en Rhénanie-Palatinat. La prolongation au-delà des frontières de plusieurs lignes d'autobus, l'extension jusqu'à Volmerange-les-Mines de l'antenne ferroviaire Bettembourg-Dudelange, la création de parkings d'accueil le long des frontières, l'interpénétration du service voyageurs régional par rail, la définition commune de concepts routiers transfrontaliers documentant de façon concrète la volonté politique d'intégrer nos régions limitrophes dans la politique nationale des transports sont autant d'exemples pour illustrer de façon concrète cette politique.

Le troisième pilier de la politique de mobilité vise l'international. En vue de son épanouissement politique, économique et culturel le Grand-Duché de Luxembourg doit en effet veiller à disposer de bonnes connexions avec les autres centres d'activités ainsi qu'avec les grandes plaques tournantes des transports en Europe. Aussi le souci de créer les raccordements utiles aux réseaux transeuropéens des transports par air, par terre et par voie d'eau s'avère-t-il être d'un intérêt capital pour positionner notre pays sur la carte européenne.

Dans le domaine fret, on a tendance à oublier parfois le rôle non négligeable joué par la Moselle canalisée ainsi que par le Port de Merttert et son annexe de Bech-Kleinmacher. En effet, les 1.583.935 tonnes transportées par la voie d'eau contribuent à assurer l'approvisionnement et les expéditions de notre économie sans encombrer les axes ferroviaires et routiers, hormis sur les trajets initiaux et terminaux de et vers les centres de production ou de transformation.

Tout en soulignant l'importance du trafic ferroviaire de marchandises tant pour notre économie et surtout pour notre industrie sidérurgique que pour notre système des transports, il faut se rendre à l'évidence que le déficit accumulé par les CFL dans ce secteur d'activité et les

perspectives d'aggravation de la situation constituent un fardeau de plus en plus difficile à supporter par les finances publiques. Des solutions probablement drastiques seront incontournables à court terme.

Par contre en ce qui concerne le raccordement au réseau transeuropéen de la grande vitesse deux étapes importantes ont pu être franchies en 2003. D'une part, la loi du 22 août 2003 a approuvé l'accord franco-luxembourgeois assurant à notre pays d'être desservi dès 2007 dans le cadre du TGV-Est Européen sur la relation vers Paris et élargissant dans une seconde phase cette desserte à la relation vers Strasbourg (ainsi que la Suisse, la Vallée du Rhône et l'Allemagne du Sud-Ouest). D'autre part, la demande belgo-luxembourgeois de retenir la création d'une relation ferroviaire privilégiée entre les trois principales villes-sièges de l'Union Européenne, Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, a été retenue par la Commission Européenne parmi les projets prioritaires à promouvoir en matière d'infrastructures de transports d'intérêt communautaire. Des travaux communs sont en cours pour définir la consistance technique et financière du projet.

Les efforts consentis au cours des dernières années pour recentrer l'importance du fret routier international sur les intérêts de l'économie nationale ont conduit à un assainissement du secteur grâce à la disparition de nombreuses entreprises étrangères qui avaient été incitées dans le passé à créer des établissements virtuels au Luxembourg. La négociation de nouveaux accords bilatéraux avec des pays tiers à l'Union Européen a été interrompue. Les irrégularités commises notamment sur le plan social sont poursuivies systématiquement grâce à l'excellente coopération entre les services du Ministère des Transports et l'administration des Douanes et des Accises. La nouvelle législation en matière d'établissement fournit des critères d'appréciation précis pour décider du caractère opérationnel de l'activité de l'entreprise. Il reste à espérer que le projet de loi déposé déjà le 1^{er} août 2002 (N° 5002) et ayant trait à l'attestation du conducteur et à une prise en charge appropriée par la sécurité sociale luxembourgeoise du personnel de conduite visé sera à courte échéance avisé par le Conseil d'Etat et pourra encore être soumis à l'approbation de la Chambre des Députés avant la fin de la législature.

Nonobstant le difficile équilibre à trouver entre les besoins de développement de l'Aéroport de Luxembourg et les aspirations de la population riveraine, plusieurs jalons ont pu être posés pour faire de notre Aéroport un outil de qualité au service de nos concitoyens et de notre économie nationale, tout en ménageant au mieux les relations de bon voisinage avec les habitations environnantes. Le terminal petits porteurs est sur le point d'être mis en service. Le chantier de la nouvelle aérogare a été entamé. Les projets de réalisation d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération avancent. La loi du 18 décembre 2003 prévoit le raccordement de l'aérogare au réseau ferré. Le nombre des vols de nuit a pu être réduit sensiblement, les avions les plus bruyants ont été bannis de l'Aéroport, un nouveau règlement grand-ducal sur les taxes aéroportuaires en voie de préparation a pour vocation d'accentuer notamment les aspects environnementaux. Enfin, dès que le plan d'occupation des sols aura pu être finalisé, le Ministère de l'Environnement et le Ministère du Travail seront à même de délivrer l'autorisation commodo/incommodo pour l'ensemble de l'Aéroport, autorisation demandée le 29 mars 2002 par le Ministère des Transports.

* * * * *

Si les efforts consentis au cours des dernières années par le Ministère des Transports en matière de sécurité dans les transports restent entachés par l'accident aérien du 6 novembre 2002 et les perturbations internes qu'il a suscitées dans la compagnie impliquée, il faut par contre se féliciter du succès de la mise en œuvre du programme d'amélioration de la sécurité et

de la qualité entamé dès 1999 et poursuivi depuis par les CFL suite à la série de graves accidents ferroviaires dont le réseau luxembourgeois avait été le théâtre en 1997 ou 1998.

Même si le dossier ne touche qu'indirectement à la sécurité dans les transports, il convient de relever également que les partenaires sociaux - armateurs établis au Luxembourg et syndicats - ont réussi à conclure deux conventions collectives dans le secteur maritime permettant d'ôter définitivement au pavillon luxembourgeois la tare lui infligée par l'internationale syndicale ITF y par l'octroi le qualificatif guère flatteur de « pavillon de complaisance ».

Dans le domaine de l'aviation ce sont surtout les mesures prises en relation avec la sécurisation de l'aéroport qui méritent d'être mentionnées. A cet égard, il convient de mentionner notamment le projet de la mise en place d'un nouvel équipement radar à partir de 2004. Les autres mesures s'inscrivent en grande partie comme réponses utiles et nécessaires aux exigences nouvelles posées sur le plan international suite aux événements tragiques du 11 septembre 2001. Le projet de loi déposé le 14 janvier 2004 (projet N° 5273) prévoit également une mise à jour et un renforcement des règles légales de 1948 concernant directement la navigation aérienne.

Si le début de la décennie a été marquée par une recrudescence malheureuse des accidents de la circulation, les efforts joints du Ministère des Transports, de la Police grand-ducale et des autres instances administratives concernées ont permis de ramener l'accidentologie routière au niveau du début des années 50. La prise de conscience générée par l'introduction du permis à points devenu effectif le 1^{er} novembre 2002, l'intensification de la présence des forces de l'ordre sur la route, le signal politique posé par le programme de renforcement de la sécurité routière adapté par le Gouvernement en septembre 2003 à l'initiative du Ministre des Transports sont les facteurs décisifs de ce changement de mentalité. Il faut pourtant ajouter que les initiatives ne s'arrêtent pas là, mais que d'autres projets qui ont été lancés sur le plan de l'éducation routière dans les écoles ou de la formation des conducteurs professionnels promettent des résultats qui ne seront cependant tangibles qu'à moyen terme.

* * * * *

Avant de passer en revue les différents secteurs relevant du Ministère des Transports en suivant à cet effet grosso modo la subdivision du budget des dépenses du Ministère des Transports et la structure de l'organigramme du département en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2001, une dernière remarque au titre de l'introduction concerne le programme de coalition annexée à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999. Pour ce qui est du volet des transports - et mise à part l'impossibilité de finaliser avant la fin de la législature en cours le plan directeur sectoriel "Transports" suite aux retards accumulés lors de la finalisation de l'IVL qui conditionne largement ce plan sectoriel quant à sa dimension nationale et régionale (les parties internationale et transfrontalière régionale ayant été finalisées) - le programme politique a été intégralement mis en œuvre.

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.

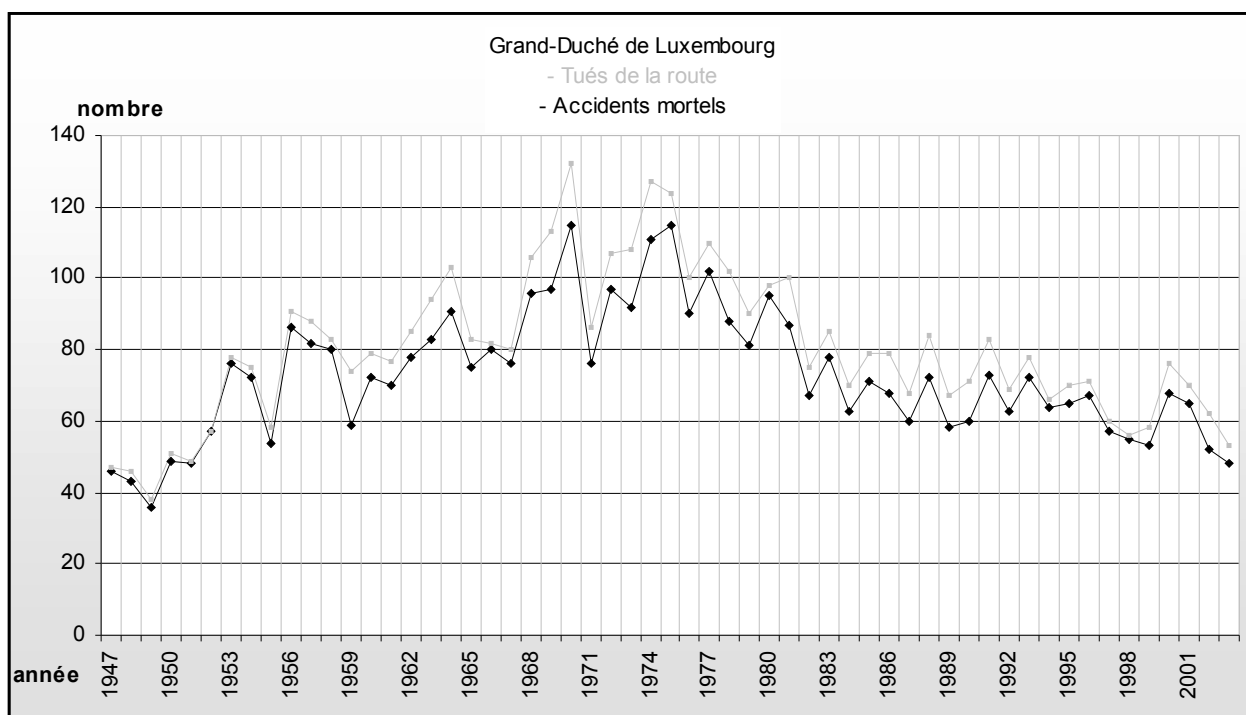
Dans cet ordre d'idées le chapitre traitera des aspects suivants:

- les accidents de la route en 2003 ;
- 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 2003

1.1.1. Les chiffres des accidents routiers en 2003

En 2003, 48 accidents mortels ont causé 53 morts, dont 14 motocyclistes; ces chiffres représentent un niveau qui a pour la dernière fois été atteint en 1951.



source police grand-ducale

Tout en notant que la causalité des accidents est une question complexe aux facettes multiples, il peut pourtant être admis que la régression du nombre des accidents mortels en 2003 tient pour une partie notable à l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 et au renforcement concomitant de la présence de la police grand-ducale sur les routes.

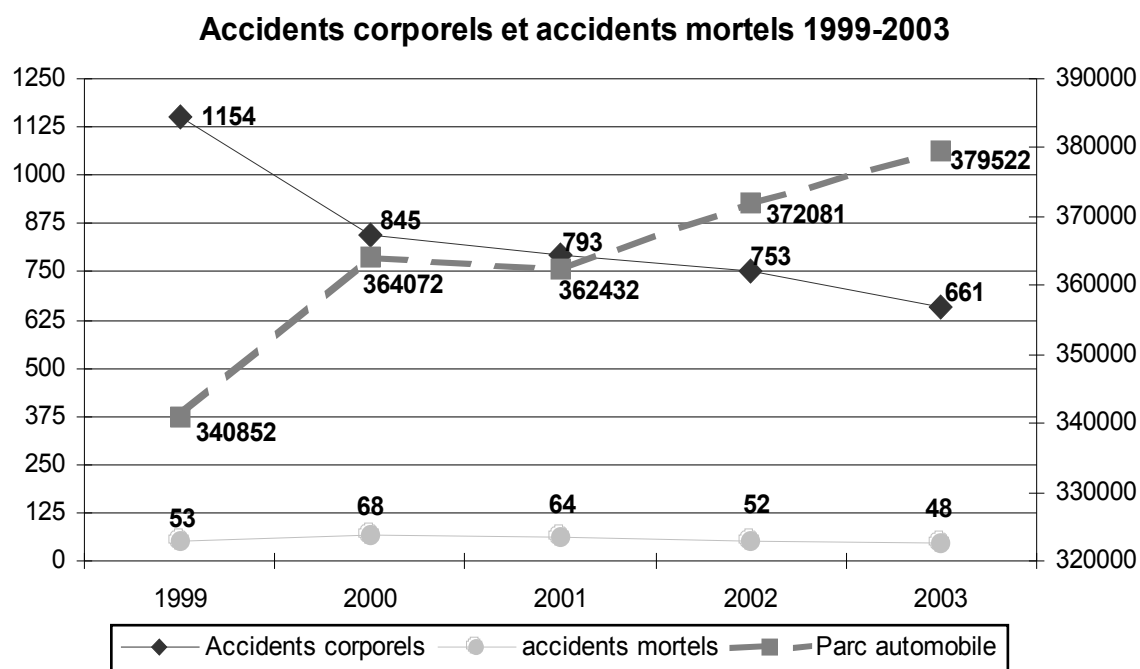
Le tableau suivant donne une vue d'ensemble sur l'évolution des accidents de 1999 à 2003.

	accidents au total	Δ	accidents corporels	Δ	Blessés graves ¹	blessés légers ²	accidents mortels	Δ	tués ³	Δ
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%
2003	8084	+ 0,8%	661	- 12,2%	315	734	48	- 7,7%	53	- 14,5%

Depuis 5 années le nombre d'accidents total recensés par les forces de l'ordre tend constamment à augmenter, tandis que le nombre des accidents corporels et mortels connaît une régression continue.

Malgré l'augmentation du nombre total des accidents de 6459 en 1999 à 8084 en 2003, le nombre des victimes corporelles gravement atteintes (tués et blessés graves) a diminué de 456 en 1999 à 368 en 2003, soit une régression de 19,3 %.

Le graphique suivant reproduit l'évolution du nombre des accidents corporels et mortels de 1999 à 2003.



Le nombre des accidents aux conséquences graves (-19,3%) a diminué malgré une hausse parallèle du nombre des véhicules immatriculés (+11,3%).

L'évolution du bilan des accidents routiers de 2002 à 2003 :

Surtout pour ce qui est des accidents corporels et mortels, les chiffres de l'année 2003 sont encourageants par rapport à 2002.

	2002	2003	%
Accidents au total	8016	8084	+0,8
Accidents corporels	753	661	-12,2
Accidents mortels	52	48	-7,7
Tués ¹	62	53	-14,5
Blessés légers ²	779	734	-5,8
Blessés graves ¹	349	315	-9,7
Tués + blessés graves	411	368	-10,5

Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse, après une régression en 2002, une faible augmentation de 0,8 % pour s'établir à 8.084.

Le nombre des accidents corporels est en régression de 12,2 % en 2003 en passant de 753 à 661.

Le nombre des blessés légers continue à régresser de 5,8%, (-45 unités), de même que le nombre des blessés graves (soit -9,7% ou -34 unités).

Le nombre des accidents mortels passe de 52 en 2002 à 48 en 2003 (-7,7%).

Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans ces accidents, leur nombre a diminué de 62 à 53. Ces chiffres sont les moins élevés depuis 1951.

En 2003 :

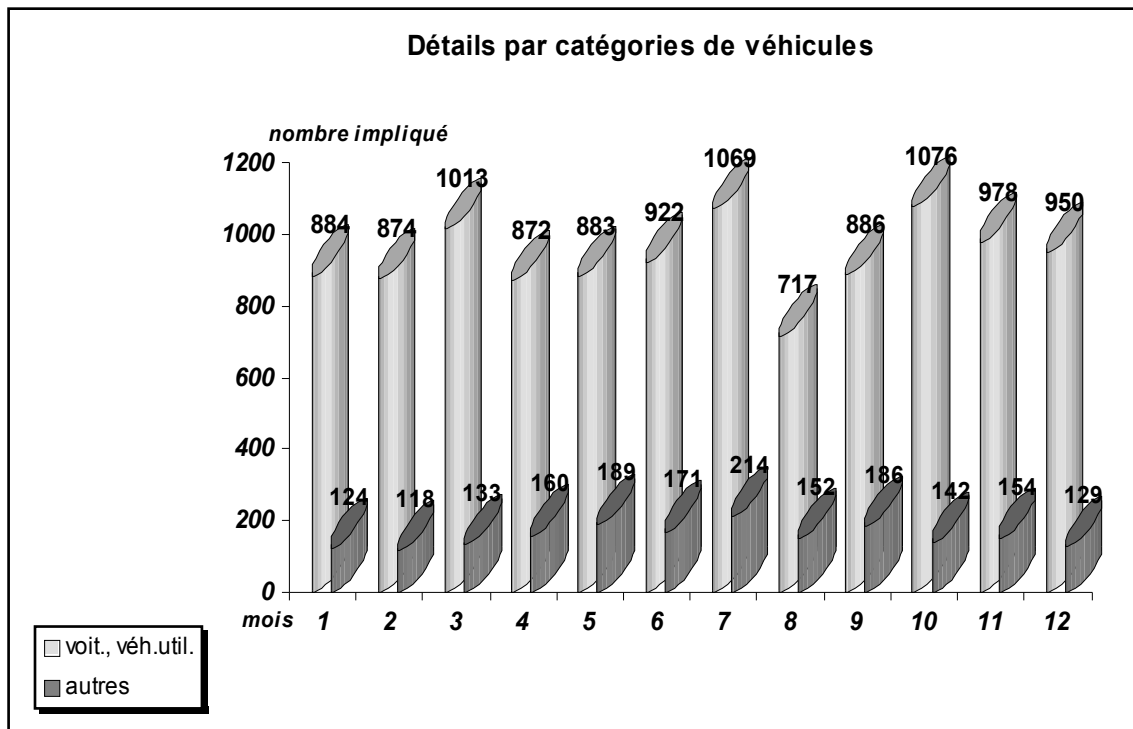
- 22,1 accidents routiers ont eu lieu tous les jours (en 2002 : 22 accidents/jours)
- toutes les 8 heures une personne a été blessée dans un accident routier (soit 2,9 blessés/jour contre 3,1 blessés/ jour en 2002);
- une fois par semaine une personne meurt dans un accident routier.

¹ tués – décédés dans les 30 jours après l'accident

² blessés graves – hospitalisés pendant au moins 24 heures

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

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



Les accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés constituent l'aspect négatif du bilan de 2003 :

- 132 motocyclistes ont été blessés, représentant 12,6 % du nombre total des blessés (en 2002: 112 représentant 9,93 %);
- dans 13 accidents mortels, 14 personnes ont laissé leur vie ;
- la moyenne d'âge des victimes était de 36 ans.

Ces chiffres sont d'autant plus effrayants qu'en 2002 aucun conducteur de deux-roues n'a laissé sa vie dans un accident de la route.

1.1.2. L'analyse des accidents mortels

Les enquêtes de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) révèlent qu'annuellement un million de personnes sont tuées dans des accidents de la circulation routière.

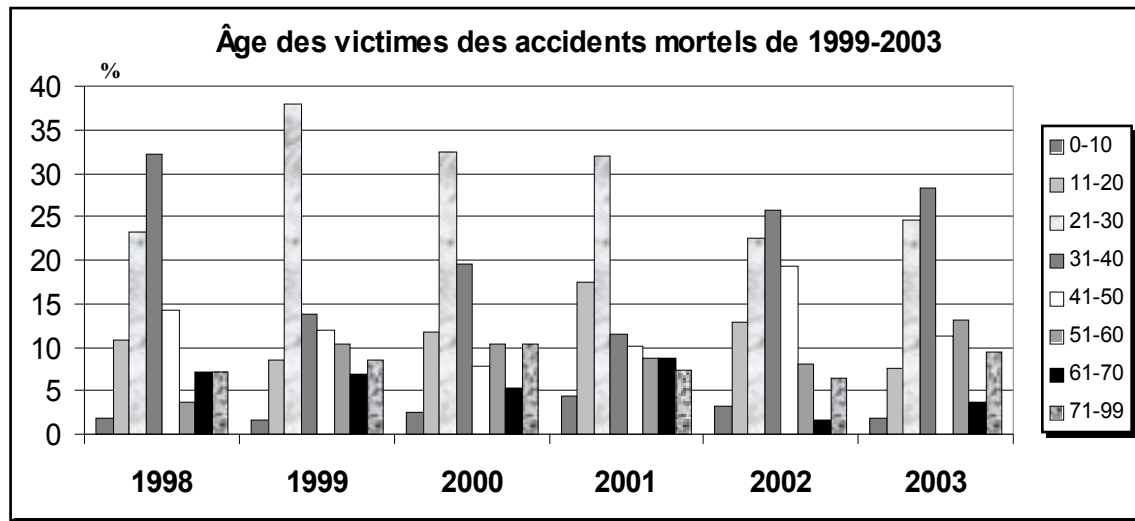
En 2003, la France a perdu 9,61 personnes sur 100.000 habitants dans des accidents routiers, avec une baisse de 20,9% de tués par rapport à l'année 2002. En Allemagne le nombre de tués était de 8 sur 100.000 habitants a régressé de 3,4%.

Au Luxembourg, il y a eu 11,8 tués de la route sur 100.000 habitants. Il ne faut cependant pas oublier que cet indicateur ne reflète pas la réalité, puisqu'il ne tient pas compte de l'importance des frontaliers dans le trafic national. En ajoutant à la population résidente le nombre des frontaliers, la mortalité due aux accidents de la route serait en 2003 de 9,49 sur 100.000 habitants.

La moyenne mensuelle du nombre des tués de la route des cinq dernières années se présente comme suit:

	1999	2000	2001	2002	2003
Nombre moyen mensuel des victimes mortelles	4,8	6,4	5,7	5,2	4,4

- *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; 11 tués (15*), soit $\pm$ un cinquième, avaient moins de 25 ans, et 22 tués (26*) étaient âgés entre 25 et 40 ans.

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

23 (40²) conducteurs de véhicules à 4 roues ou plus, dont 2 chauffeurs de camion

9 (15*) passagers de véhicules à 4 roues ou plus

13 (0*) motocyclistes

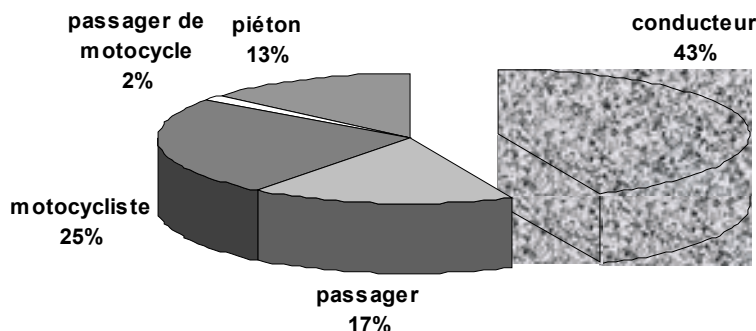
1 (0*) passager de motorcycle

0 (1*) cycliste

7 (6*) piétons

* valeurs en 2002

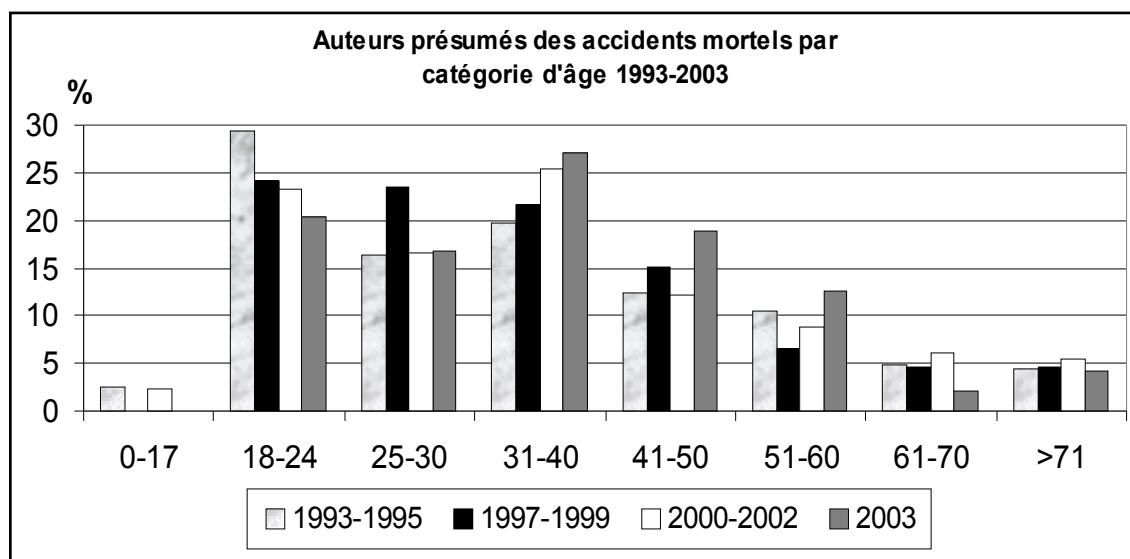
Détails par catégories d'usagers



7 piétons ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2003 la moyenne d'âge, des victimes étant de 66 ans. Malgré les nombreux efforts en matière d'infrastructure 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 au moins 2 des 7 accidents mortels les piétons semblent eux-mêmes avoir été responsables de l'accident.

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

Depuis quelques années la tranche d'âge des 31 à 40 ans représente une part de plus en plus importante parmi les auteurs des accidents mortels, sans que jusqu'ici il n'ait été possible d'établir les causes de cette évolution. Un phénomène analogue, mais moins prononcé, est noté pour la tranche d'âge des 51 à 60 ans.



Parmi les responsables des accidents mortels, il y a 34 conducteurs de voitures, 3 conducteurs de poids lourds, 9 motocyclistes et 2 piétons qui sont présumés avoir été responsables des accidents mortels. Dans 30 des 48 accidents mortels les auteurs présumés ont eux-mêmes été tués.

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

	Etrangers de passage	Frontaliers	Résidents au Luxembourg
L	sans objet	sans objet	24
F	0	3	2
B	2	3	0
D	1	1	0
P	0	sans objet	8
I	0	sans objet	1
A	1	sans objet	0
autres	0	sans objet	2
Total	4 (=8,3%)	7 (=14,6%)	37 (=77,1%)

Plus d'un cinquième (22,9%) des accidents mortels ont été causés par des conducteurs qui n'habitaient pas le Grand-Duché, dont 14,6 % de frontaliers et 8,3 % d'étrangers de passage. Ce constat peut être rapproché des données sur la délinquance routière que dégagent les statistiques sur le permis à points. Des 16.363 avertissements ayant entraîné un retrait de 1 ou 2 points infligés par la Police grand-ducale, 4.236 personnes concernées (26%) étaient titulaires d'un permis de conduire étranger.

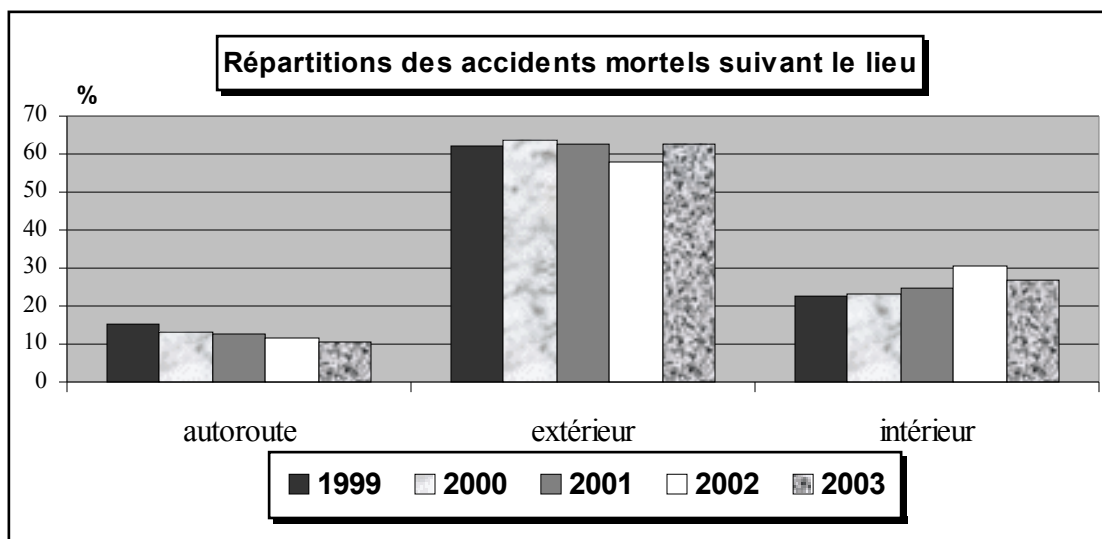
Ces constatations confirment le bien-fondé de l'application aux non-résidents du système du permis à points luxembourgeois dès son instauration en novembre 2002.

Par ailleurs, le programme de lutte contre l'insécurité routière –approuvé par le Conseil de Gouvernement en septembre 2003 – prévoit une procédure de communication systématique des coordonnées des contrevenants non-résidents aux autorités de leur pays de résidence normale. Cette procédure sera prévisiblement opérationnelle à partir du 1^{er} avril 2004.

- *La répartition par catégorie de routes*

5 (6*) accidents mortels avec 6 (10*) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 30 (30*) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 34 (33*) morts, et 13 (16*) accidents mortels avec 13 (19*) morts sont survenus en agglomération.

* valeurs en 2002

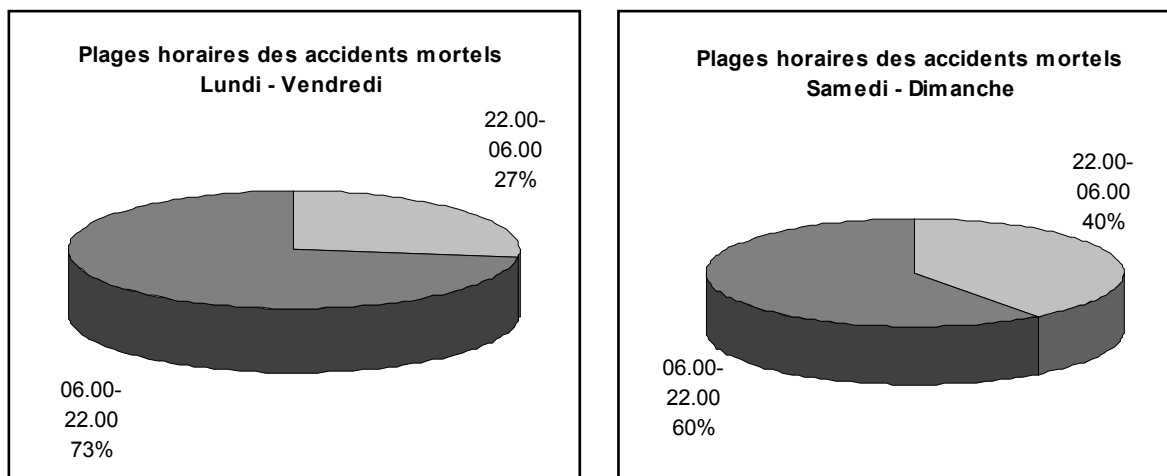


Le graphique montre qu'après trois ans de diminution, la part des accidents mortels en rase campagne est de nouveau montée au niveau de 2001 (62,5%). La part des accidents mortels sur l'autoroute continue par contre à diminuer. Pour ce qui est des accidents mortels à l'intérieur d'une agglomération, leur part est en légère baisse, après 3 années consécutives de hausse relative.

- *L'analyse temporelle*

33 (33*) accidents mortels, soit 68,8%, sont survenus de jour (06.00 – 22.00), 15 (19*) ou 31,2% ont eu lieu la nuit (22. 00h – 06.00h). Le fait que seulement 7 % des déplacements ont lieu entre 20.30 et 6.30 heures et que les plages horaires “jour” s’étendent sur 16 heures, celles de la “nuit” sur 8 heures seulement, souligne l'accidentologie accrue par temps d'obscurité.

Du lundi au vendredi, 24 accidents mortels (73%) sont survenus de jour, tandis que 9 accidents ont eu lieu la nuit (27%).

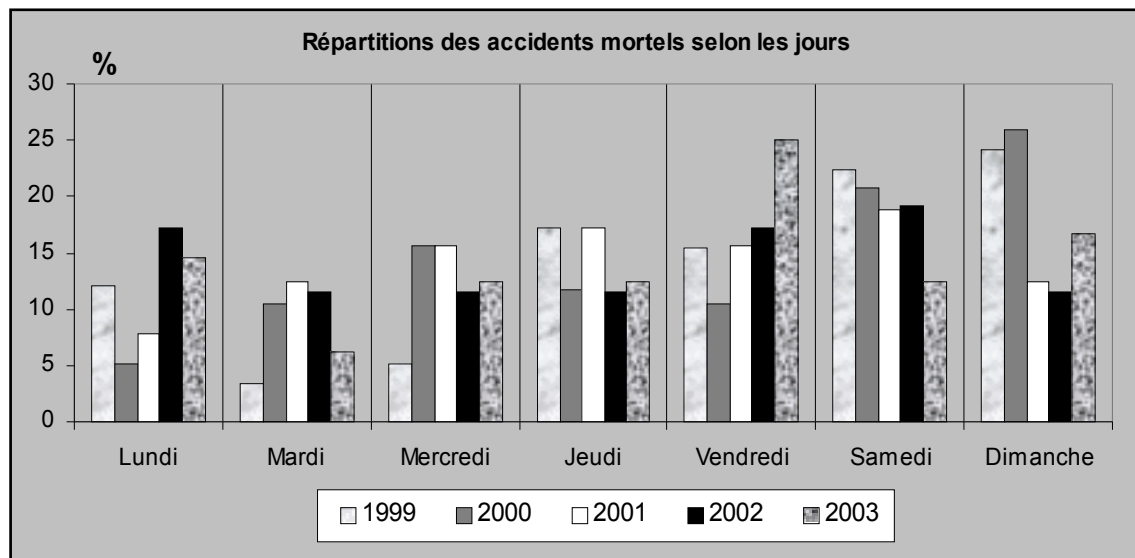


En fin de semaine (samedi et dimanche) 9 des 48 accidents mortels ont eu lieu de jour (entre 6.00h et 22.00h) et 6 ont eu lieu dans la plage horaire de 22.00h à 06.00h.

* valeurs en 2002

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), 12 accidents mortels contre 12 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 recrudescence des accidents mortels en début et en fin de week-end (+7,7 % et +5,2%), et une régression des accidents mortels en début de semaine (lundi -2,7% et mardi -5,2%), ainsi que le samedi (-6,7%).

En 2003, 12 accidents mortels ont eu lieu le vendredi, 8 le dimanche, 7 le lundi et 18 accidents mortels se répartissent à égalité sur le mercredi, le jeudi et le samedi. Les 3 accidents mortels restants ont eu lieu le mardi.

- *Conditions météorologiques*

En 2003, 1 accident mortel a eu lieu par temps de brouillard (0*), 3 accidents mortels (3*) ont eu lieu par temps de pluie, 11 (23*) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée humide, et les 31 autres (26*) sont survenus par temps sec.

Le verglas et la neige incitent normalement à la prudence. Par contre, *le risque de dérapage sur une route mouillée est toujours largement ignoré par les conducteurs*. En 2003 presque un tiers des accidents mortels est survenu sur chaussée mouillée ou par temps de pluie (en 2002 c'était la moitié), 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. Cette constatation confirme le bien-fondé de la limitation modulée de la vitesse sur autoroute introduite en 2002 : 130 km/h par temps sec et 110 km/h par temps de pluie, au lieu de la limitation rigide de 120 km/h applicable auparavant.

* valeurs en 2002

- *Les causes présumées des accidents mortels*

	1999	2000	2001	2002	2003
vitesse	23	25	25	23	21
alcool+vitesse	4	6	3	4	1
alcool	2	3	2	1	2
drogues	1	2	2	1	0
inattention, fatigue,	10	12	20	8	8
priorité	2	7	3	0	5
dépassement	2	3	1	4	4
aquaplaning	1	1	2	4	0
contresens	2	2	0	1	0
malaise	3	1	1	5	1
autres	3	7	5	1	6

Le tableau montre que la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs. En 2003, 21 des 48 accidents doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. A côté de l'alcool au volant (alcool ou l'alcool en association avec la vitesse (3 accidents), il y a lieu de signaler que, l'inattention et la fatigue sont à l'origine de presque 17% des accidents mortels (8 accidents). Dans 5 accidents mortels la priorité n'a pas été respectée. Les fautes de dépassement (4) et un malaise préalable du conducteur (1) ont été d'autres causes d'un accident mortel en 2003.

- *La ceinture de sécurité*

Pendant la dernière décennie, 2 études au sujet du port de la ceinture de sécurité ont été lancées. En 1996 le Ministère des Transports avait mené une enquête sur le port de la ceinture de sécurité. Cette enquête a révélé que 57% des enfants étaient placés dans un siège homologué, 50% des adolescents (10 à 18 ans) et 51% des jeunes adultes (18 à 25 ans) portaient la ceinture, comme passagers, tandis que le taux du port se situait sensiblement au-dessus de 70% pour les jeunes conducteurs, ainsi que pour les occupants de voiture plus âgés, conducteurs et passagers confondus. En général, 71% des conducteurs et 72% des passagers avant portaient la ceinture, mais seulement 41% parmi les passagers avaient pris place à l'arrière.

En juin 2003, une nouvelle enquête basée sur les mêmes critères a relevé une nette amélioration de la situation. Selon cette enquête le port de la ceinture de sécurité a augmenté considérablement. En général 88% des conducteurs, et 84 % des passagers, avant portent la ceinture, mais seulement 72 % des passagers avaient pris place à l'arrière.

Le tableau suivant donne un aperçu du port de la ceinture de sécurité dans les accidents mortels de 1999 à 2003.

	Nombre de victimes qui auraient dû mettre la ceinture de sécurité	Nombre d'accidents mortels	Ceinture portée	Ceinture non portée	défaut d'information
1999	50	45	21	25	4
2000	55	48	25	24	6
2001	51	47	29	18	4
2002	55	45	24	30	1
2003	32	29	20	11	1

En 2003, au moins 11 des 32 tués qui ont été impliqués dans 29 des accidents mortels et qui auraient dû porter la ceinture de sécurité, n'ont pas porté celle-ci. En 2002, encore 30 parmi les 55 victimes tuées, qui auraient dû porter la ceinture, ne l'avaient pas portée.

1.2. La formation et l'éducation routières

Comme les années précédentes, le bilan des accidents de l'année 2003 confirme que les jeunes jusqu'à l'âge de 24 ans sont sur-représentés dans les accidents de la circulation. Parmi les 53 (62 en 2002) personnes tuées sur nos routes en 2003, 11 (15 en 2002) 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 effet, au moment de lancer l'initiative « Mobilité et Sécurité sur la route » l'éducation routière a été largement absente de l'enseignement post-primaire ce qui a amené 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, à mettre sur pied une nouvelle approche pédagogique en matière d'éducation routière, estimant que l'école s'avère un terrain idéal pour joindre les jeunes qui n'ont pas encore l'âge de passer le permis de conduire.

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.

A côté des nombreuses fiches pédagogiques traitées de façon transdisciplinaire 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 volet pratique permet aux participants de vivre en réalité certaines des matières abordées dans la partie théorique de la formation.

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.

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.

Au printemps 2003, les responsables politiques ont présenté officiellement le projet « Mobilité et Sécurité sur la route » qui fait désormais partie intégrante des programmes scolaires des classes visées de l'enseignement secondaire classique et technique.

Dans un avenir rapproché, il est prévu de compléter le projet par un site internet, basé sur le contenu pédagogique de la formation, actuellement repris sur un CD-ROM.

1.2.1. La gestion administrative du permis de conduire

La Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) a repris, avec effet au 1^{er} septembre 2002, en exécution de la loi afférente du 30 juillet 2002 portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les activités administratives du Ministère des Transports en relation avec la délivrance des permis de conduire, ainsi qu'avec la gestion du fichier national de ces permis. Par ailleurs, ladite reprise a également comporté l'organisation, par la SNCT, des examens théoriques et pratiques donnant lieu à l'obtention des permis de conduire, ainsi que la gestion concomitante du système informatisé servant à la réception des examens théoriques (= *PROVITLU*).

Après avoir reçu en automne 2002 une formation appropriée par les fonctionnaires du Ministère des Transports antérieurement en charge des tâches administratives reprises par la SNCT, le personnel du service "Permis de conduire" de la SNCT a réussi dès le deuxième semestre de l'an 2003 à atteindre et à maintenir une vitesse de croisière appropriée dans le traitement des dossiers présentés.

Entre-temps, six inspecteurs techniques de la SNCT ont pu être formés et assermentés en tant qu'examineurs auxiliaires, portant le nombre d'examineurs de 9 à 15 unités.

En même temps, la mise en œuvre de l'application informatique « *Provitlu* » servant à la réception des examens théoriques, a permis de libérer davantage de capacités pour la réception des examens pratiques, alors que la présence d'un examinateur lors des sessions d'examen n'est plus requise.

Les mesures précitées ont permis de réduire les délais de convocation aux examens pratiques de 7 à 4 semaines depuis le mois d'octobre 2003.

1.2.1.1 Les demandes en obtention d'un permis de conduire :

Le nombre de demandes en obtention d'un permis de conduire en 2003 (c'est-à-dire une 1^{ière} délivrance ainsi que l'extension à une autre catégorie) a sensiblement baissé par rapport à l'année précédente. Le total des demandes s'élève à 8.560 pour 2003 contre 9.648 pour l'année 2002.

Les chiffres les plus significatifs dans ce domaine concernent les catégories A et D dont l'évolution est en constante progression depuis 1998, alors que le nombre des demandes en obtention d'un permis de conduire de la catégorie B a baissé sensiblement par rapport à l'an 2002.

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^{ière} délivrance et extension à une autre catégorie.

Catégorie	1999	2000	2001	2002	2003
A3	413	452	437	476	467
A1	55	47	48	56	48
A	808	781	878	965	1016
B	6642	6301	6503	6709	5635
B+E	369	327	363	370	372
C1	5	0	0	0	0
C	101	122	124	151	145
C+E	244	375	379	474	416
D1	0	0	0	0	1
D	183	200	249	294	323
D+E	12	6	10	16	19
F	136	148	127	137	118
TOTAL	9060	8759	9118	9648	8560

1.2.1.2.L'évolution des demandes en 2003 suivant catégories et suivant nature

Le service des permis de conduire procède également aux renouvellements des permis de conduire dont la validité est venue à échéance, 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 2003, 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	Duplicata	Total
A3	464	3	92	13	100	672
A1	39	9	4	131	16	199
A	9	1007	1260	292	235	2803
B	5086	549	20037	978	2644	29294
B+E	3	4	3	38	15	63
C1	0	0	1	10	1	12
C	0	145	61	21	10	237
C+E	0	309	98	1	15	423
D1	0	1	0	0	0	1
D	0	323	50	4	7	384
D+E	0	12	0	0	0	12
EB	1	364	10	5	6	386
EC	0	107	3	0	2	112
ED	0	7	0	0	0	7
F	117	1	51	0	6	175
TOTAL	5719	2841	21670	1493	3057	34780

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, à 35.998 en 2002, mais retombé à 34.780 en 2003.

1.2.1.3. Les transcriptions et enregistrements des permis de conduire étrangers.

Au nombre total des transcriptions, qui est de l'ordre de 1.493, il convient de rajouter le nombre d'enregistrements de permis de conduire établis par un pays de l'Espace Economique Européen et qui s'élève à 1913 unités. Selon la directive 91/439/CEE les ressortissants communautaires, titulaires d'un permis de conduire délivrés par un autre Etat membre, n'ont plus pour obligation de faire transcrire leur permis de conduire d'origine en permis de conduire luxembourgeois.

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.

Le tableau ci-dessous reprend l'évolution des enregistrements au cours des 5 dernières années.

Année	1999	2000	2001	2002	2003
Nombre	1908	1917	1913	1861	1913

Le nombre des enregistrements aura probablement tendance à augmenter sensiblement à l'avenir du fait que l'Union européenne accueillera 10 nouveaux Etats membres d'ici le 1^{er} mai 2004.

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

En 2003, 1304 examens oraux ont été réceptionnés. Le taux de réussite était de 60,28 %.

Dans la même période, un total de 15129 examens pratiques, toutes catégories confondues, ont été reçus.

Le tableau ci-après reprend le détail de ces examens.

Age	Total	Total %	Admis	Recalés	Recalés %	Absents
< 18	264	2 %	154	99	38 %	11
18 – 21	7301	48 %	4045	3081	42 %	175
21 – 25	1914	13 %	867	972	51 %	75
25 – 30	1712	11 %	711	928	54 %	73
30 – 35	1548	10 %	572	927	60 %	49
35 – 45	1857	12 %	607	1181	64 %	69
> 45	533	4 %	176	333	62 %	24
Total	15129	100 %	7132	7521	50 %	476

Le taux de réussite moyen de 50 % est resté inchangé par rapport à 2002.

1.2.1.5. Conduite accompagnée

L'augmentation de 22,7 % par rapport à l'an 2002 du nombre des candidats au permis de conduire optant pour la conduite accompagnée démontre l'attractivité croissante que ce régime exerce sur les candidats et sur leurs parents. Cette tendance est confirmée par une augmentation de 37,6 % des demandes de changement de régime, surtout après un recalage au premier examen pratique.

Année 2002	Nombre de demandes	Changement de régime	Année 2003	Nombre de demandes	Changement de régime
Janvier	74	15	Janvier	113	14
Février	95	14	Février	135	12
Mars	108	8	Mars	122	8
Avril	104	0	Avril	133	11
Mai	108	3	Mai	127	11
Juin	101	6	Juin	103	7
Juillet	117	4	Juillet	154	20
Août	100	9	Août	110	14
Septembre	86	6	Septembre	137	15
Octobre	111	16	Octobre	117	12
Novembre	84	7	Novembre	100	22
Décembre	88	29	Décembre	92	15
Total	1176	117		1443	161

Le taux de réussite moyen est de l'ordre de 75,6% par rapport à 73% en 2002.

Résultats d'examens de la conduite accompagnée

		Réussis		Echoués		Refusés		Absents	
		2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Janvier	1 ^{er} essai	83	65	25	30	1	2	0	5
	2 ^{ème} essai	3	5	5	4	1	0	0	1
Février	1 ^{er} essai	69	51	33	19	0	0	0	4
	2 ^{ème} essai	5	4	2	1	0	2	0	1
Mars	1 ^{er} essai	93	60	27	23	1	0	0	4
	2 ^{ème} essai	2	2	2	2	3	0	0	4
Avril	1 ^{er} essai	79	67	24	24	0	0	0	1
	2 ^{ème} essai	3	5	1	2	1	0	0	1
Mai	1 ^{er} essai	65	80	22	21	0	1	0	0
	2 ^{ème} essai	5	2	4	3	0	0	0	2
Juin	1 ^{er} essai	64	66	27	19	0	0	0	2
	2 ^{ème} essai	4	5	1	2	0	0	0	2
Juillet	1 ^{er} essai	64	95	25	31	0	0	0	3
	2 ^{ème} essai	3	2	1	1	2	1	0	0
Août	1 ^{er} essai	50	67	24	12	1	0	0	1
	2 ^{ème} essai	0	2	0	2	0	0	0	1
Septembre	1 ^{er} essai	51	65	14	24	0	2	0	3
	2 ^{ème} essai	0	1	2	2	1	1	0	0
Octobre	1 ^{er} essai	79	90	25	33	3	0	0	2
	2 ^{ème} essai	5	5	9	3	1	0	0	1
Novembre	1 ^{er} essai	66	68	22	24	0	0	0	1
	2 ^{ème} essai	5	2	3	2	0	0	0	0
Décembre	1 ^{er} essai	58	58	18	14	4	0	0	2
	2 ^{ème} essai	2	1	7	5	0	0	0	1
Total	1 ^{er} essai	821	832	286	274	10	5	0	28
	2 ^{ème} essai	37	36	37	29	9	4	0	14

1.2.1.6. Les cartes de stationnement pour « handicapés physiques ».

Le règlement grand-ducal du 14 septembre 1999 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, a pu au cours de l'année 2003 réaffirmer son efficacité et remplir les objectifs fixés : harmonisation du modèle de la carte et reconnaissance mutuelle au niveau de l'Union Européenne, favoriser les personnes handicapées dans leur vie quotidienne et faire échec aux demandes non motivées. Il est regrettable que le nombre de demandes absolument non justifiées qui sont introduites soit en progression permanente.

	2000	2001	2002	2003
Nombre de demandes dont	1.293	1.469	1.736	1.335
Nouvelles demandes	736	776	827	727
En renouvellement	547	690	899	593
Duplicata	10	3	10	15
Refus	266	327	548	284
Convocations au contrôle médical	74	98	107	105
Total des cartes en circulation * au 31 décembre :	4.061	4.624	4.474	4.642
Total des cartes « Institutions »	16	25	12	24

* 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 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 ; elles étaient 25 en 2001, 12 en 2002 et 24 en 2003.

1.2.1.7. Les certificats de formation A.D.R.

Au cours de 2003, le Service des Permis de conduire a délivré 102 nouveaux certificats de formation ADR (Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route) et a procédé au renouvellement de 111 certificats venus à échéance après une période de cinq ans.

1.2.2. Le contentieux lié au permis de conduire

1.2.2.1. La Commission spéciale des permis de conduire

Au niveau de l'activité de la Commission spéciale des permis de conduire, le tableau synoptique de la page 24 donne une vue d'ensemble des 7 dernières années.

En matière de restitutions partielles, il convient de noter qu'il s'agit principalement de mainlevées de restrictions figurant souvent depuis plusieurs années sur les permis 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 aux trajets à effectuer pour des raisons spécifiques, tels que pour les trajets domicile-lieu de travail, pour les trajets professionnels ou similaires, en vue de donner une nouvelle chance de réinsertion professionnelle à des personnes qui montrent qu'elles 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 2003 s'élève à 1.354 contre 777 pour l'année précédente, soit pratiquement le double.

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

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, et le nombre est passé à 3.402 pour l'année 2002. Les chiffres pour 2003 ne sont pas encore disponibles. Aux travaux de saisie proprement dits s'ajoute l'obligation pour le service de délivrer en cas d'interdiction de conduire judiciaire modulée un permis à validité réduite pour la durée effective de l'interdiction de conduire.

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire.

A n n é e	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Séances	169	154	152	163	152	174	138
Personnes convoquées	575	598	533	483	610	698	528
Dont stagiaires	119	140	120	81	136	140	100
Retraits du permis de conduire	98	78	97	76	99	112	115
Dont stagiaires	19	14	11	7	14	21	17
Suspensions du droit de conduire	0	0	0	0	0	0	2
Refus de délivrance / renouvel.	33	18	27	14	22	17	16
Restrictions du droit de conduire	138	155	140	202	218	221	131
Restitutions intégrales du permis	7	10	17	34	23	42	67
Restitutions partielles du permis	25	58	81	54	71	61	39
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	71	86	71	42	45	44	33
6 mois	5	7	2	1	2	4	1
9 mois	3	4	0	1	0	0	0
12 mois	27	31	17	14	20	13	10
15 mois	2	5	0	0	2	4	2
18 mois	12	16	15	8	13	10	7
24 mois	22	23	37	18	8	13	13

1.2.2.2. La Commission médicale

Le nombre des dossiers traités par la Commission médicale augmente de façon rapide depuis 1999.

Ainsi, pour l'année 2003, plus de 1.000 personnes ont été convoquées lors de 238 séances, et plus de 5.600 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, l'examineur en chef a procédé à 131 examens de contrôle pratique, afin de constater les capacités physiques de personnes présentant un handicap ou un état de santé affaibli.

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 sur leurs capacités de conduire, et également, si ce handicap est de nature à justifier la délivrance d'une carte de stationnement.

Activités de la Commission médicale.

Statistiques générales	2000	2001	2002	2003
Nombre de séances	204	246	262	238
Nombre de personnes convoquées	955	1.153	1.199	1.004
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	1.860	2.456	2.969	3.057
Dossiers soumis à la Commission médicale				
Nombre total de dossiers	5.757	6.147	5.259	5.634
Dont première obtention d'un permis	239	259	242	193
Extension de catégories du permis	102	78	75	74
Transcription d'un permis	31	31	42	17
Renouvellement d'un permis	2.743	2.778	2.654	2.732
Dispense du port de la ceinture de sécurité	29	23	13	12
Cas signalés (autorités judiciaires, Administratives, etc)	210	155	72	85
Cartes de stationnements pour personnes Handicapées	618	735	651	823
Réexamens périodiques	1.085	2.038	1.470	1.678
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	700	50	40	20
Dossiers avisés par la Commission médicale				
Notés pour réexamen périodique	1.276	3.020	2.463	2.359
Classés	2.582	2.765	2.483	2.756
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	202	160	236	180
Dont renonciation volontaire de la part du titulaire	78	76	99	103
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	56	55	39	37
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	99	107	135	70
Restriction quant à l'usage du permis (p.ex. trajets particuliers, ...)	27	19	15	13
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagem. particulier du véhicule	7	2	6	0

1.2.2.3. Le permis à points

Depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002, **32.800** points ont été retirés à **15.793** conducteurs, bilan au 31 décembre 2003.

Au 31 décembre 2003, 29.378 points ont été retirés suite à l'établissement de 16.153 avertissements taxés par les forces de l'ordre (16.849 infractions A.T.) depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002.

Parmi les 15.026 personnes qui ont fait l'objet d'un avertissement taxé, 5.877 (39,10%) sont titulaires d'un *permis de conduire étranger*, résidents et non résidents confondus ; 9.154 (60,90%) personnes sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

Dans ce même intervalle, 3.422 points ont été retirés à 855 personnes, suite à 860 condamnations prononcées par les tribunaux luxembourgeois, du chef des délits et contraventions suivants:

- alcool	1.994 points (58,27%)
- défaut d'assurance	348 points (10,17%)
- vitesse	386 points (11,28%)
- délit de fuite	269 points (7,60%)
- autres	434 points (12,68%)

Le capital de points :

La situation des **15.793** personnes (avertissements taxés et condamnation judiciaires confondus) ayant perdu des points se présente comme suit au 31 décembre 2003 :

3	personnes détiennent	12 points	(suite aux cours de formation auxquels 11 personnes ont déjà participé)
2.993	personnes détiennent	11 points	
10.706	personnes détiennent	10 points	
769	personnes détiennent	9 points	
1.012	personnes détiennent	8 points	
99	personnes détiennent	7 points	
90	personnes détiennent	6 points	
17	personnes détiennent	5 points	
94	personnes détiennent	4 points	
4	personnes détiennent	3 points	
3	personnes détiennent	2 points	
1	personne détient	1 point	
2	personnes détiennent	0 point	Suspension du permis de conduire 12 mois !

Les récidivistes :

Nombre de récidivistes	Retrait de points encouru
764	à 2 reprises
71	à 3 reprises
8	à 4 reprises
1	à 5 reprises

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points, 6.253 sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, ce qui équivaut à 39,6% du nombre total de personnes concernées.

Dont France :	2.227
Dont Belgique :	1.770
Dont Allemagne :	1.101
Dont Portugal :	481
Dont Italie :	135
Dont Pays-Bas :	145
Dont Grande-Bretagne :	92
Dont Espagne :	28
Dont Suède :	28
Dont Autriche :	22
Dont Irlande :	15
Dont Danemark :	22
Dont Grèce :	9
Dont Etats-Unis d'Amérique :	27
Dont Pologne :	26
Dont Yougoslavie :	13
Dont Roumanie :	11
Dont Suisse :	8
Dont Lituanie :	5
Dont Russie :	5
Autres :	83
Nombre total :	6.253

1.2.3. L'examen théorique informatisé

Depuis le mois de septembre 2002, l'examen théorique pour le permis de conduire est reçu sur micro-ordinateur.

Entre-temps, le système a fait ses preuves et répond parfaitement aux exigences, tant des candidats au permis de conduire que des personnes en charge de l'organisation et de la réception des examens.

Les examens se font sur rendez-vous et les candidats ont la possibilité de choisir parmi quatre langues différentes pour passer l'épreuve (allemand, français, portugais et anglais).

Des sessions d'examen sont offertes dans les centres d'examen de Luxembourg/Kalchesbruck, d'Esch/Alzette et de Diekirch pendant trois jours différents par semaine, chaque fois en continu, entre 10.00 et 19.00 heures.

Les candidats au permis de conduire, ainsi que les professionnels concernés, ont par ailleurs la possibilité de se familiariser avec l'épreuve sur le website du ministère des Transports à l'adresse <http://www.etat.lu/TR/pdc/>.

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 ses 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. Depuis son introduction, 457 personnes sont titulaires d'un tel certificat.

Cette initiative peut être considérée comme projet-pilote dans la perspective de la transposition en droit national de la récente directive communautaire 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. La coopération du Centre de Formation pour Conducteurs

Le Centre de Formation pour Conducteurs a accueilli, depuis son ouverture le 12 juin 1996, 40.432 conducteurs et conductrices en formation complémentaire obligatoire et 19.306 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement facultatif.

En 2003, les cours de formation se sont répartis comme suit:

Catégorie A	705	+ 3 % (Δ 2002)
Catégorie B	5.208	- 2 %
Police et Douane	122	+ 122 %
Armée	115	+ 26 %
Camions et autobus	368	+ 26 %
Volontaires et sociétés, événements	2.671	- 1 %
Total :	9.189	+ 1 %

Le programme éducatif «Kuck & Klick» pour les enfants de la première classe de l'enseignement primaire, offert sous la tutelle du Ministère des Transports et du Ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports, a été dispensé en 2003 dans 167 classes scolaires réparties sur 41 communes du pays.

Dans le cadre du programme éducatif «Mobilité et Sécurité sur la Route», initié par le Ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports en collaboration avec le Ministère des Transports, un événement comportant une partie théorique et une partie pratique a été organisé dans 25 établissements scolaires de l'enseignement secondaire classique et technique, ainsi qu'au Centre d'instruction militaire de l'Armée.

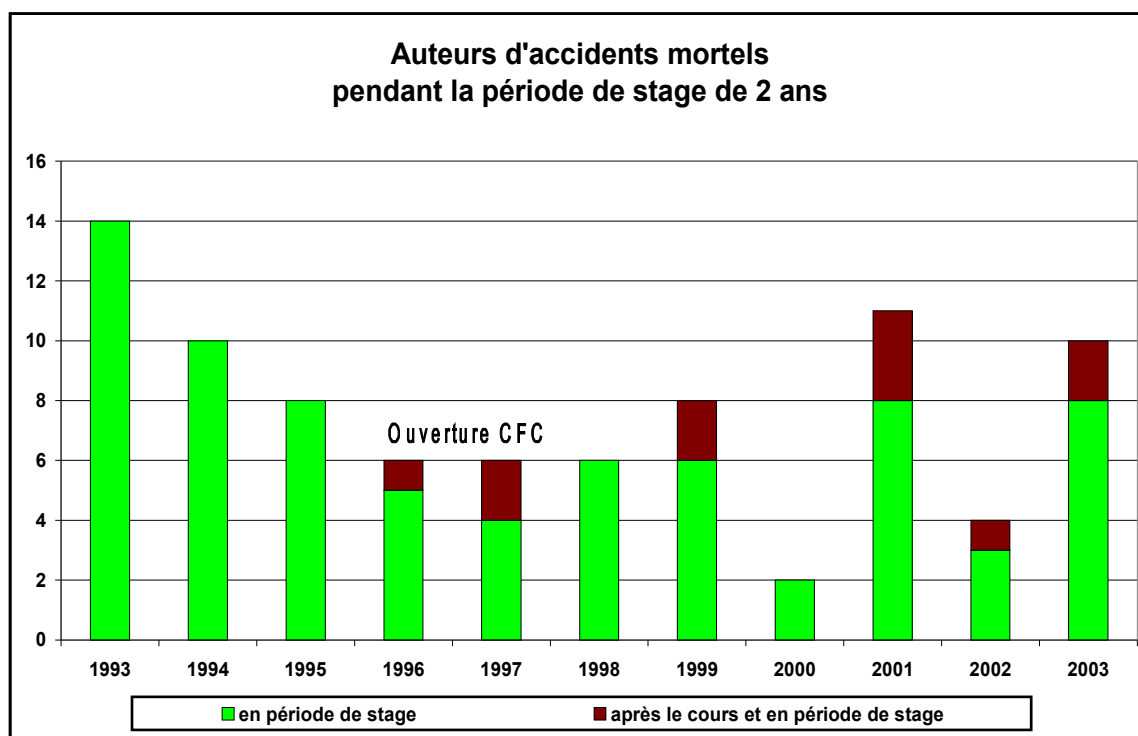
Le Centre de Formation, en collaboration avec des psychologues diplômés, organise les cours de réhabilitation prévus dans le cadre du système du permis à points, introduit le 1^{er} novembre 2002.

Le programme de ces cours, qui a été présenté à la presse luxembourgeoise en présence de Monsieur le Ministre des Transports, le 3 décembre 2003, comprend une partie théorique couvrant surtout les aspects psychologiques liés à la conduite fautive et un volet pratique comportant des explications et des exercices, notamment sur les thèmes de la vitesse, de l'alcool, des drogues et des médicaments au volant ainsi que de la distance de sécurité.

Au cours de l'année 2003, deux cours ont été offerts, respectivement en luxembourgeois/allemand et en français.

Le Centre de Formation pour Conducteurs a participé 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 Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA), 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 existant en Europe, d'analyser les résultats obtenus et de faire des propositions en vue de l'introduction éventuelle d'une formation post-permis standardisée au niveau communautaire. La présentation et la publication de cette étude sont prévues au cours de l'année 2004.

En 2003, un système d'assurance qualité selon la norme ISO9001:2000 a été mis en place au sein du Centre de Formation pour Conducteurs. L'ensemble des prestations rendues par le Centre de Formation pour Conducteurs est désormais réalisé sous l'objectif de la satisfaction des différents clients et de l'amélioration constante des prestations. La politique résolument orientée "Client" s'est vue récompensée en décembre 2003 par l'attribution de la certification ISO 9001, délivrée par TÜV CERT.



En 2003, dix conducteurs novices (11 en 2001, 4 en 2002) ont été les auteurs d'accidents mortels pendant la période de stage, dont 2 avaient participé au cours de formation obligatoire.

Des 53 conducteurs en période de stage, impliqués dans des accidents mortels depuis l'ouverture du Centre de Formation en 1996, 11 conducteurs (21 %) avaient participé à la formation obligatoire, ce qui donne 0,027 % de tous les participants au cours prescrit. Les autres 42 conducteurs novices impliqués dans des accidents mortels (79 %) l'ont été avant d'avoir eu l'opportunité de participer au cours..

Une enquête sur l'utilisation de la lettre «L» pendant la période de stage, menée parmi 5.099 personnes ayant participé à une formation complémentaire obligatoire au cours de l'année 2003, a révélé que le système de la période de stage sous sa forme actuelle devrait être reconsidéré.

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 cinq dernières années, l'évolution suivante:

<i>(situation au 31 décembre)</i>	1999	2000	2001	2002	2003
voiture particulière	209.116	211.903	213.038	213.177	212.472
voiture commerciale	48.716	55.586	62.460	69.256	76.597
véhicule utilitaire	5.851	5.599	5.215	4.812	4.329
autobus / autocar	984	1.051	1.123	1.176	1.227
camionnette	14.457	15.391	16.550	17.459	18.070
camion	4.787	5.048	5.232	5.232	5.260
tracteur routier	3.319	4.228	4.522	4.262	4.599
véhicule spécial	1.952	1.993	2.043	2.132	2.236
tracteur agricole	13.916	14.149	12.276	12.600	12.950
machine agricole	1.280	1.337	1.416	1.489	1.558
autre véhicule automoteur	5.321	5.434	5.515	5.643	5.821
cyclomoteur	20.943	21.286	21.615	22.030	22.579
motocycle	10.819	11.488	11.961	12.671	13.380
tricycle	7	16	22	31	68
quadricycle	8	18	32	55	150
quadricycle léger	5	11	16	26	44
remorque (pour marchandises)	14.184	14.808	15.274	15.878	16.444
semi-remorque	2.677	3.046	3.342	3.310	3.404
autre remorque	3.981	3.949	3.468	3.500	3.553
TOTAL	362.318	376.341	385.120	394.739	404.741

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

Année	Évolution
1998	+ 3,8 %
1999	+ 4,2 %
2000	+ 3,9 %
2001	+ 2,3 %
2002	+ 2,5 %
2003	+ 2,5 %

Alors qu'on croyait depuis quelques années déjà avoir atteint une certaine saturation, le parc automobile national a néanmoins encore évolué à la hausse au courant de l'année passée, en affichant au 31 décembre 2003 une croissance de 2,5 % par rapport au 31 décembre 2002. Pour la première fois, le cap des 400.000 unités de véhicules en circulation a été dépassé, ce qui est synonyme d'un doublement du parc automobile au Luxembourg endéans moins de 25 ans !

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

Le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'élevait en 2003 à 106.861 opérations.

Au cours des dernières années, le nombre des opérations a évolué comme suit:

Année	Opérations	Évolution
1998	95.840	+ 7,4 %
1999	103.585	+ 8,1 %
2000	106.721	+ 3,0 %
2001	107.513	+ 0,7 %
2002	106.761	- 0,7 %
2003	106.861	+ 0,1 %

La quasi-stagnation en 2003 du nombre des opérations (+ 0,1 %) reflète la stagnation globale du marché automobile luxembourgeois en 2003, aussi bien en ce qui concerne l'acquisition de véhicules neufs qu'en ce qui concerne la vente de véhicules d'occasion.

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

	<u>2001</u>		<u>2002</u>		<u>2003</u>	
Nombre total d'opérations	107.513		106.761		106.861	
<i>Opérations selon le site</i>						
Centre (Sandweiler)	67.845	63,1 %	68.939	64,6 %	66.944	62,6 %
Sud (Esch)	30.543	28,4 %	28.721	26,9 %	30.245	28,3 %
Nord (Wilwerwiltz)	9.125	8,5 %	9.101	8,5 %	9.672	9,1 %
<i>Opérations selon le type</i>						
Nouvelles immatriculations	44.992	41,8 %	46.006	43,1 %	45.743	42,9 %
Importations (véh. neufs)	6.944	6,5 %	6.549	6,1 %	7.091	6,6 %
Changement de propriétaire	44.246	41,2 %	43.482	40,7 %	43.080	40,3 %
Importations (véh. d'occasion)	11.331	10,5 %	10.724	10,1 %	10.947	10,2 %

Vu la stabilité du nombre des opérations, la SNCT a pu sans problèmes maintenir au haut niveau des années antérieures la qualité de ses services en matière d'immatriculation des véhicules.

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 dès le mois de janvier 2003.

Depuis le début du mois de février 2004, certains garages et distributeurs automobiles sélectionnés peuvent, pendant une phase-test, réserver leur rendez-vous pour le service "Immatriculation" par le biais de l'Internet. Après évaluation des résultats de cette phase-test, le prédit service de réservation automatique sera rendu accessible à tous les professionnels du secteur automobile.

1.3.3. Le contrôle technique

Le nombre total des contrôles techniques "toutes catégories" s'élevait en 2003 à 359.654 contrôles, dont 43.573 contrôles complémentaires.

Au cours des dernières années, le nombre des contrôles techniques a évolué comme suit:

Année	Contrôles (Total)	Évolution	Contr. complémentaires	Taux de rejet
1998	316.357	+ 2,74 %	43.331	15,9 %
1999	329.199	+ 5,35 %	41.576	14,5 %
2000	338.841	+ 4,34 %	38.733	12,9 %
2001	341.687	+ 0,54 %	39.948	13,2 %
2002	350.864	+ 2,69 %	40.415	13,0 %
2003	359.654	+ 2,50 %	43.573	13,8 %

Au vu de la quasi-stagnation du marché des véhicules neufs en 2003 (+ 0,53 %), la hausse de 2,5 % du nombre des contrôles techniques résulte en ordre principal de la hausse du nombre des contrôles périodiques, phénomène caractéristique qui apparaît traditionnellement en relation avec toute stagnation ou régression de la vente de véhicules neufs.

Le nombre des contrôles techniques et le taux de rejet ont connu au cours des trois dernières années l'évolution suivante :

	2001	2002	2003
Nombre total des contrôles	341.68 7	350.86 4	359.65 4
<i>Contrôles (suivant le site)</i>			
Centre (Sandweiler)	185.03 1 54,2 %	184.13 8 52,5 %	185.88 4 51,7 %
Sud (Esch)	109.37 5 32,0 %	113.02 1 32,2 %	117.56 4 32,7 %
Nord (Wilwerwiltz)	32.011 9,4 %	35.489 10,1 %	39.748 11,0 %
Contrôle à domicile (véh. légers)	7.648 2,2 %	9.428 2,7 %	7.380 2,1 %
Contrôle à domicile (véh. lourds)	7.622 2,2 %	8.788 2,5 %	9.078 2,5 %
<i>Contrôles (svt le type d'opération)</i>			
Nouvelles immatriculations	52.584 15,4 %	53.273 15,2 %	53.488 14,9 %
Changement de propriétaire	50.229 14,7 %	49.321 14,1 %	49.555 13,8 %
Importations (véh. d'occasion)	13.922 4,1 %	12.968 3,7 %	13.429 3,7 %
Contrôles périodiques	224.95 2 65,8 %	235.30 2 67,0 %	243.18 2 67,6 %
Taux de rejet (TR) global	13,2 %	13,0 %	13,8 %
TR - nouvelles immatriculations	3,0 %	2,6 %	2,9 %
TR - changement de propriétaire	18,0 %	18,0 %	20,0 %
TR - importations (véh. d'occasion)	24,7 %	23,7 %	26,9 %
TR - contrôles périodiques	14,2 %	14,1 %	14,6 %

Depuis quelques années déjà, le taux de rejet global s'est stabilisé entre 13 % et 14 %.

Le taux de rejet peu important pour les véhicules nouvellement immatriculés (de l'ordre de 2,9 %) prouve le bien-fondé d'une modification législative qui deviendra prochainement applicable et qui introduira pour les véhicules neufs un contrôle de conformité, d'une envergure réduite, se substituant au contrôle technique actuel, dont l'envergure apparaît de plus en plus comme disproportionnée du point de vue coût/efficacité.

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

Élément	Véh. légers	Véh. lourds
Système de freinage	31 %	35 %
Éclairage / Signalisation	9 %	11 %
Direction / Suspension	8 %	12 %
Pneumatiques / Jantes	24 %	20 %
Châssis / Carrosserie	7 %	4 %
Moteur (émissions, bruit)	18 %	4 %
Tachygraphe	-----	5 %
Autres	3 %	9 %

La répartition des défectuosités graves sur les différents composants du véhicule n'a pas fondamentalement changé d'une année à l'autre.

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

<i>Centre de contrôle</i>	<i>Véhicules légers</i>			<i>Véhicules lourds</i>		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
Centre (Sandweiler)	33,7	33,5	34,5	13,2	11,4	10,9
Sud (Esch)	35,6	36,1	33,5	14,4	13,6	13,6
Nord (Wilwerwiltz)	41,0	34,4	32,6	8,5	8,1	8,5
Contrôle à domicile	-----	-----	39,2	9,1	8,6	11,0
TOTAL	35,6	35,2	34,0	12,1	10,9	11,4

En comparant les taux de productivité entre les différents centres de contrôle, il faut relever que ces taux ne sont pas une fonction exclusive de l'ardeur de travail des inspecteurs techniques dans les différents centres, mais qu'ils sont en outre fonction du taux de fréquentation. Or, ce paramètre est essentiellement régi par la clientèle et reste pour une grande partie hors du contrôle de la SNCT et de ses inspecteurs.

Une situation optimale est atteinte si les taux de productivité (et de fréquentation) sont plus ou moins identiques aux trois centres de contrôle fixes. Tel est aujourd'hui le cas, alors que les années antérieures à l'année 2002 ont toujours été marquées par un taux anormalement élevé à la station "Nord", du moins en ce qui concernait les véhicules légers; cette disparité n'existe plus aujourd'hui, comme suite notamment à la mise en œuvre d'une deuxième ligne d'inspection à la station "Nord" depuis le mois d'avril 2002.

Le taux de productivité "record" en matière du contrôle à domicile des véhicules légers s'explique par le fait que la majorité des véhicules contrôlés en-dehors des centres fixes sont des véhicules neufs, pour lesquels le contrôle par unité requiert évidemment moins de temps que le contrôle d'un véhicule ayant déjà un certain âge.

1.3.4. Divers

Tout en respectant la politique traditionnelle, les responsables de la SNCT ont maintenu également en 2003 leur dialogue avec les organismes et groupements professionnels directement concernés par ses activités: FEGARLUX, ADAL; Confédération du Commerce, Groupement des Transporteurs, Sociétés de Leasing, Automobile Club, ACA, etc.

Ce dialogue permanent entre la SNCT et le milieu "externe" permet en effet à la SNCT de recevoir des informations "feed-back" qui lui sont très utiles et qui lui permettent de revoir de façon continue ses procédures, en vue de les adapter pour le mieux aux besoins de sa clientèle tant professionnelle que privée.

Etat comparatif 2003 - 2002 - 2001

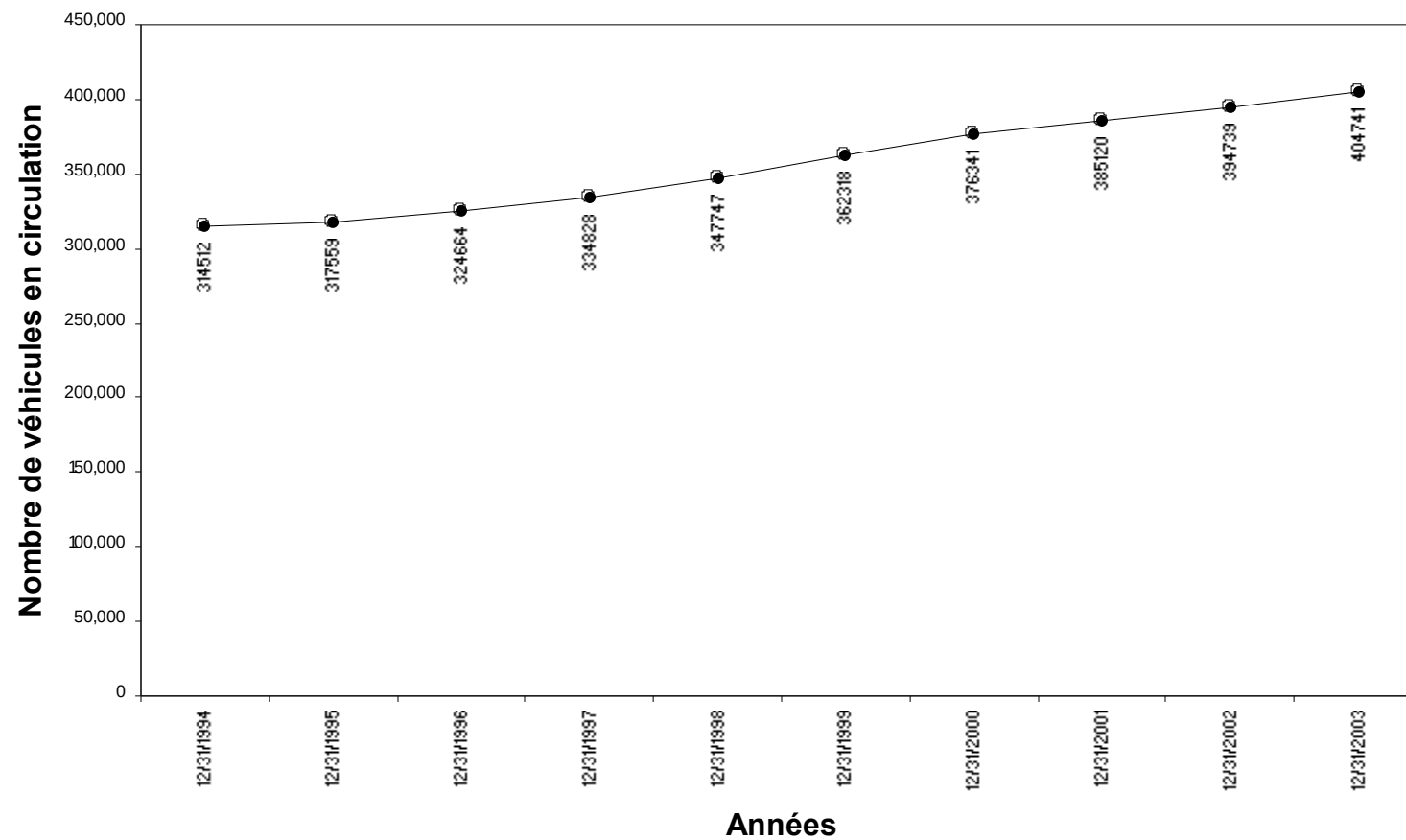
Immatriculations de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg

CATEGORIE	Total en circulation 12/31/2003																		
		VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION											
		ventes au Luxembourg			importations			ventes au Luxembourg			importations								
		2003	2002	2001	2003	2002	2001	2003	2002	2001	2003	2002	2001	2003	2002	2001	2003	2002	2001
05 Voiture particulière	212,472	24,312	25,790	25,740	3186	3,239	3,259	28485	29,369	30,546	6360	6,388	6,913						
06 Voiture commerciale	76,597	14,285	12,778	12,317	1837	1,596	1,517	7718	7,119	6,752	2045	1,909	1,787						
07 Véhicule utilitaire	4,329	141	240	276	10	41	55	497	555	625	99	102	114						
Sous-Total	293,398	38,738	38,808	38,333	5033	4,876	4,831	36700	37,043	37,923	8504	8,399	8,814						
09 Autobus - Autocar	1,227	59	53	59	76	36	92	37	48	48	17	28	23						
11 Camionnette	18,070	2,863	3,255	3,074	258	218	215	1820	1,732	1,729	537	644	554						
12 Camion	5,260	262	305	342	109	73	163	290	319	300	157	161	242						
21 Tracteur routier	4,599	408	331	326	323	200	348	196	206	275	403	323	612						
29 Véhicule spécial	2,236	168	221	173	95	55	62	145	153	153	172	135	105						
31 Tracteur agricole	12,950	234	209	161	19	18	19	521	529	505	169	161	134						
32 Machine agricole	1,558	79	89	88	3	9	7	25	35	31	10	8	9						
39 Autre véhicule automoteur	5,821	215	176	176	35	42	58	121	151	145	85	96	63						
Sous-Total	51,721	4,288	4,639	4,399	918	651	964	3155	3,173	3,186	1550	1,556	1,742						
<i>Sous-Total (indicateur "D" du STATEC)</i>	<i>345,119</i>	<i>43,026</i>	<i>43,447</i>	<i>42,732</i>	<i>5951</i>	<i>5,527</i>	<i>5,795</i>	<i>39855</i>	<i>40,216</i>	<i>41,109</i>	<i>10054</i>	<i>9,955</i>	<i>10,556</i>						
01 Cyclomoteur	22,579	577	439	388	53	44	49	521	504	531	65	57	32						
02 Motocycle	13,380	1,111	1,047	913	326	277	226	1734	1,677	1,643	476	391	360						
51 Tricycle	68	2	3	3	2	1	2	3	1	4	9	6	2						
52 Quadricycle	150	74	24	12	10	3	3	19	11	4	6	2	1						
53 Quadricycle léger	44	10	3	3	2	3	0	8	4	2	8	5	3						
Sous-Total	36,221	1,774	1,516	1,319	393	328	280	2285	2,197	2,184	564	461	398						
41 Remorque (marchandises)	16,444	793	848	775	343	348	403	625	748	675	146	112	131						
42 Semi-remorque	3,404	55	64	45	293	250	372	120	150	138	86	113	166						
59 Autre remorque	3,553	95	131	121	111	96	94	195	171	140	97	83	80						
Sous-Total	23,401	943	1,043	941	747	694	869	940	1,069	953	329	308	377						
TOTAL	404,741	45,743	46,006	44,992	7091	6,549	6,944	43080	43,482	44,246	10947	10,724	11,331						

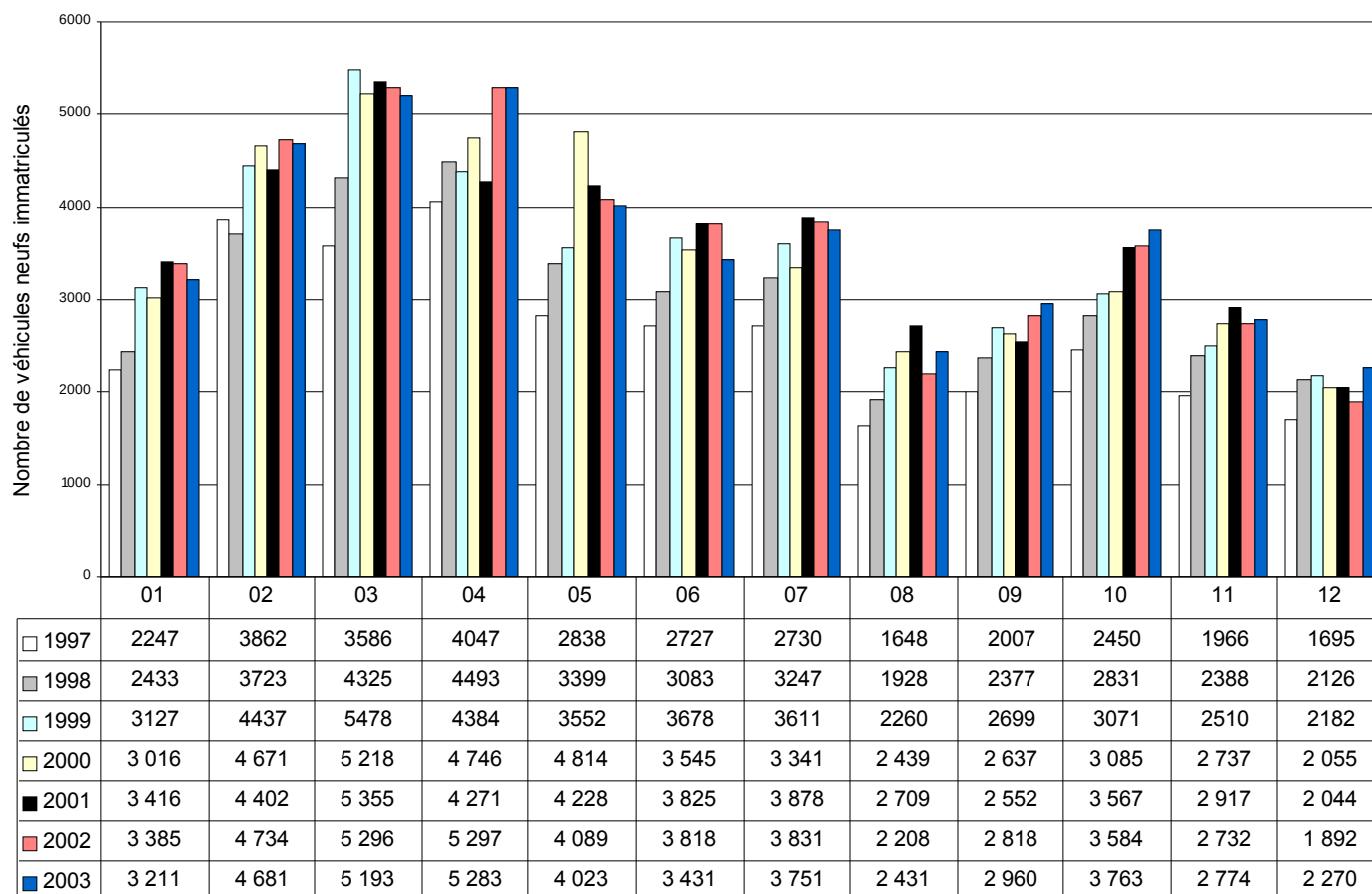
Immatriculations de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg **Tableau de comparaison 2003/2002, 2002/2001 et 2001/2000**

<i>SNCT s.à r.l.</i> <i>bp 23 L-5201 Sandweiler</i>		VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
CATEGORIE		ventes au Luxembourg			importations			ventes au Luxembourg			importations		
		2003 / 2002	2002 / 2001	2001 / 2000	2003 / 2002	2002 / 2001	2001 / 2000	2003 / 2002	2002 / 2001	2001 / 2000	2003 / 2002	2002 / 2001	2001 / 2000
05	Voiture particulière	-5.73%	0.19%	-1.43%	-1.64%	-0.61%	14.67%	-3.01%	-3.85%	-3.84%	-0.44%	-7.59%	-3.03%
06	Voiture commerciale	11.79%	3.74%	5.52%	15.10%	5.21%	19.73%	8.41%	5.44%	9.82%	7.12%	6.83%	2.76%
07	Véhicule utilitaire	-41.25%	-13.04%	-23.76%	-75.61%	-25.45%	19.57%	-10.45%	-11.20%	-7.68%	-2.94%	-10.53%	-17.99%
	Sous-Total	-0.18%	1.24%	0.48%	3.22%	0.93%	16.27%	-0.93%	-2.32%	-1.73%	1.25%	-4.71%	-2.14%
09	Autobus - Autocar	11.32%	-10.17%	0.00%	111.11%	-60.87%	46.03%	-22.92%	0.00%	20.00%	-39.29%	21.74%	-17.86%
11	Camionnette	-12.04%	5.89%	30.92%	18.35%	1.40%	38.71%	5.08%	0.17%	5.49%	-16.61%	16.25%	49.73%
12	Camion	-14.10%	-10.82%	6.88%	49.32%	-55.21%	-0.61%	-9.09%	6.33%	-11.24%	-2.48%	-33.47%	-8.68%
21	Tracteur routier	23.26%	1.53%	-36.45%	61.50%	-42.53%	-12.56%	-4.85%	-25.09%	85.81%	24.77%	-47.22%	3.38%
29	Véhicule spécial	-23.98%	27.75%	13.82%	72.73%	-11.29%	0.00%	-5.23%	0.00%	4.79%	27.41%	28.57%	6.06%
31	Tracteur agricole	11.96%	29.81%	-26.15%	5.56%	-5.26%	46.15%	-1.51%	4.75%	-4.54%	4.97%	20.15%	3.08%
32	Machine agricole	-11.24%	1.14%	29.41%	-66.67%	28.57%	40.00%	-28.57%	12.90%	-13.89%	25.00%	-11.11%	0.00%
39	Autre véhicule automoteur	22.16%	0.00%	7.32%	-16.67%	-27.59%	0.00%	-19.87%	4.14%	-8.81%	-11.46%	52.38%	0.00%
	Sous-Total	-7.57%	5.46%	14.50%	41.01%	-32.47%	5.01%	-0.57%	-0.41%	4.98%	-0.39%	-10.68%	11.95%
	<i>Sous-Total (indicateur "D" du STATEC)</i>	-0.97%	1.67%	1.76%	7.67%	-4.62%	14.23%	-0.90%	-2.17%	-1.24%	0.99%	-5.69%	-0.07%
01	Cyclomoteur	31.44%	13.14%	-6.73%	20.45%	-10.20%	28.95%	3.37%	-5.08%	-0.56%	14.04%	78.13%	-34.69%
02	Motocycle	6.11%	14.68%	-10.31%	17.69%	22.57%	-6.61%	3.40%	2.07%	0.74%	21.74%	8.61%	11.80%
51	Tricycle	-33.33%	0.00%	200.00%	100.00%	-50.00%	100.00%	200.00%	-75.00%	33.33%	50.00%	200.00%	-75.00%
52	Quadricycle	208.33%	100.00%	20.00%	233.33%	0.00%	200.00%	72.73%	175.00%	0.00%	200.00%	100.00%	0.00%
53	Quadricycle léger	233.33%	0.00%	-25.00%	-33.33%	200.00%	-100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	60.00%	66.67%	200.00%
	Sous-Total	17.02%	14.94%	-8.97%	19.82%	17.14%	-1.06%	4.01%	0.60%	0.55%	22.34%	15.83%	4.46%
41	Remorque (marchandises)	-6.49%	9.42%	10.56%	-1.44%	-13.65%	-3.82%	-16.44%	10.81%	1.81%	30.36%	-14.50%	-24.71%
42	Semi-remorque	-14.06%	42.22%	-25.00%	17.20%	-32.80%	-4.62%	-20.00%	8.70%	-0.72%	-23.89%	-31.93%	8.50%
59	Autre remorque	-27.48%	8.26%	-5.47%	15.63%	2.13%	5.62%	14.04%	22.14%	-27.46%	16.87%	3.75%	8.11%
	Sous-Total	-9.59%	10.84%	5.85%	7.64%	-20.14%	-3.23%	-12.07%	12.17%	-4.22%	6.82%	-18.30%	-5.99%
	TOTAL	-0.57%	2.25%	1.50%	8.28%	-5.69%	11.03%	-0.92%	-1.73%	-1.22%	2.08%	-5.36%	-0.12%

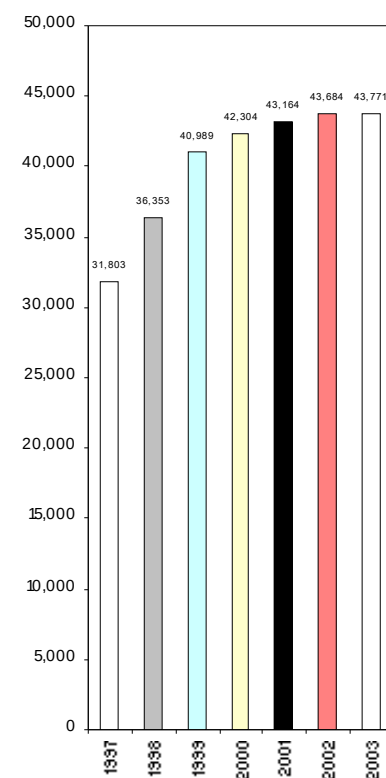
Total des véhicules en circulation (toutes catégories)



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

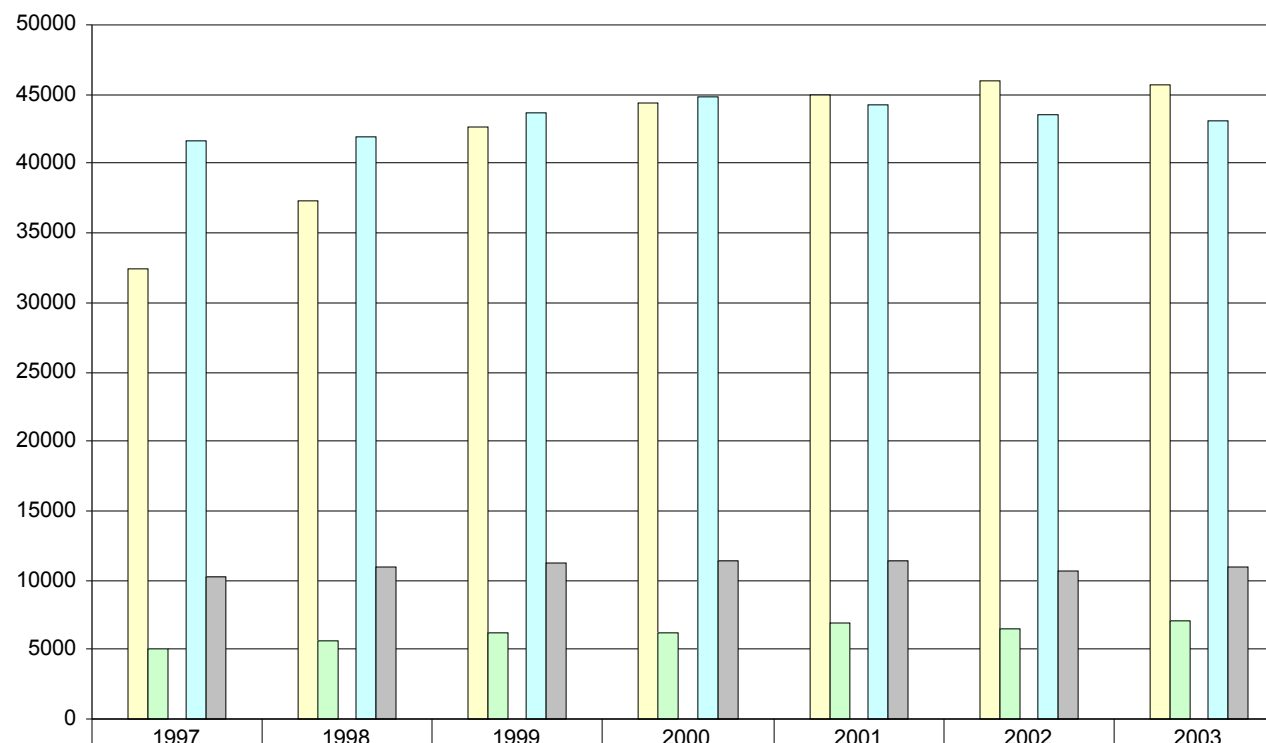


Total cumulé



Evolution du nombre de véhicules immatriculés

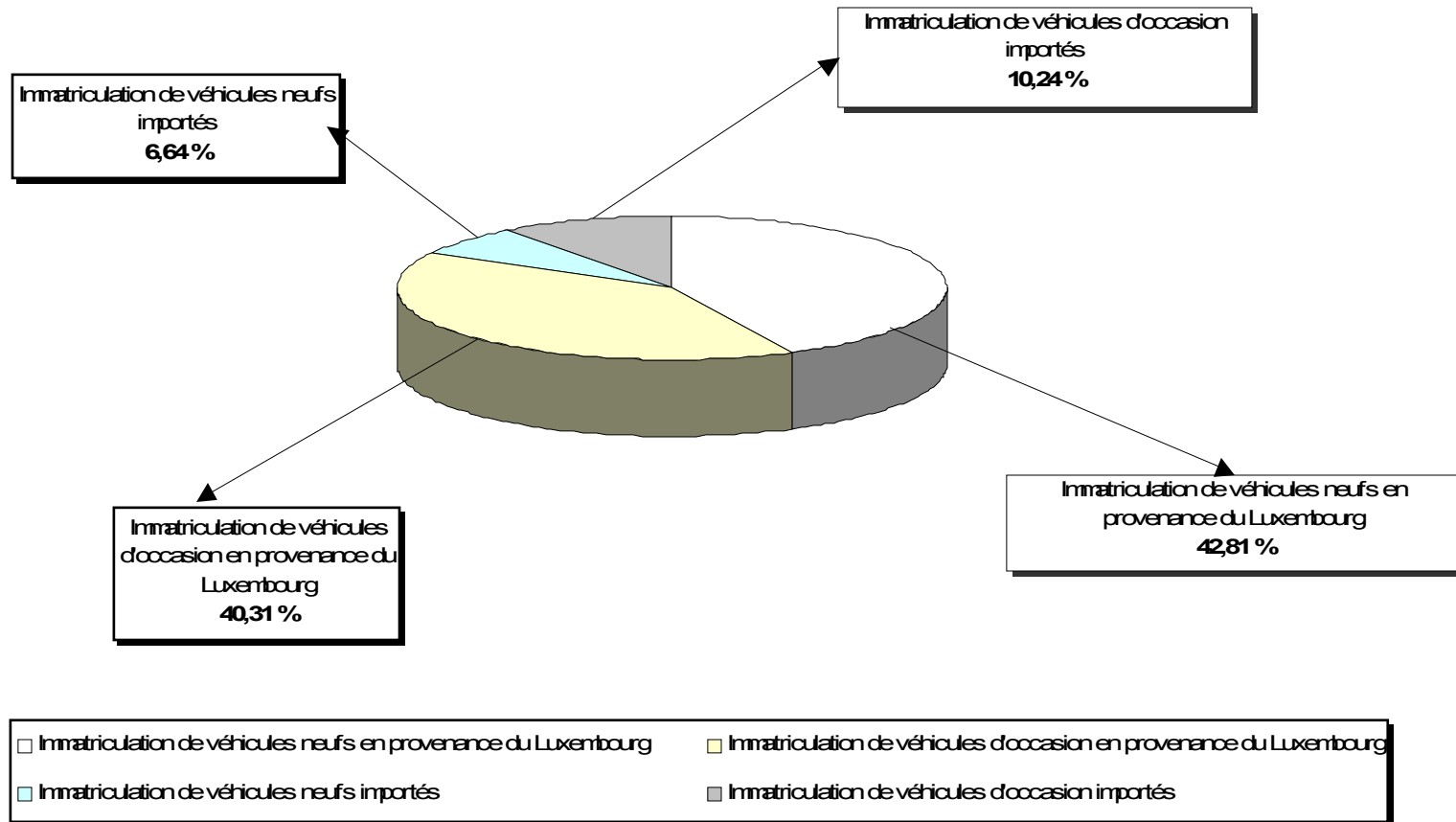
(toutes catégories de véhicules acquis au Luxembourg et acquis à l'étranger)



Immatriculation de véhicules neufs acquis au Luxembourg	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Immatriculation de véhicules neufs acquis à l'étranger	5011	5681	6205	6254	6944	6549	7091
Immatriculation de véhicules d'occasion acquis au Luxembourg	41629	41912	43594	44793	44246	43482	43080
Immatriculation de véhicules d'occasion acquis à l'étranger	10181	10894	11198	11345	11331	10724	10947

2003

Répartition des immatriculations



Immatriculation de véhicules
d'occasion importés
10 %

1.4. Les homologations automobiles et la certification

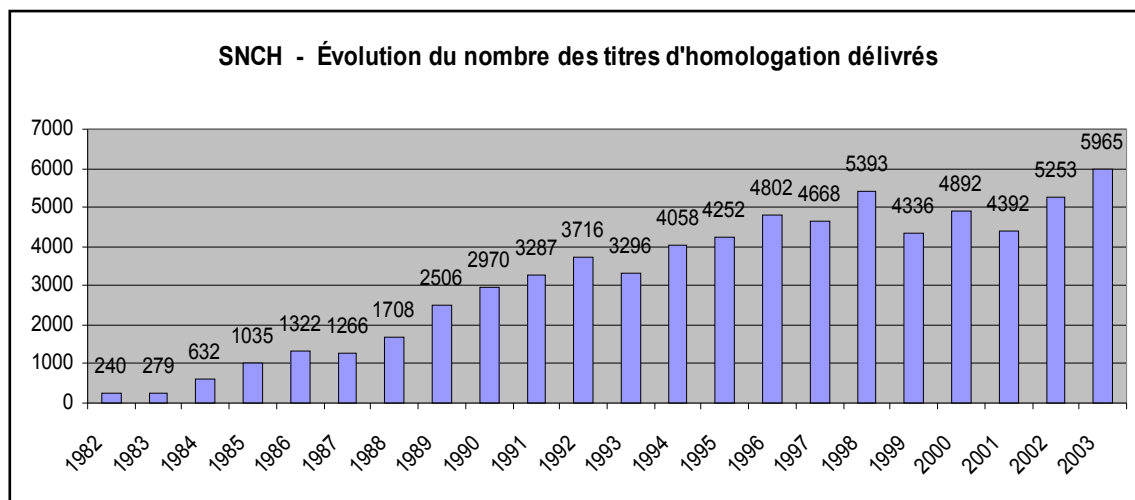
La Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) se compose de deux départements, celui de l'homologation, c.-à.-d. de la certification dans le secteur automobile et celui de la certification.

A la fin de l'exercice 2003, la SNCH disposait à titre permanent d'un effectif de 18 employés.

1.4.1 Département "Homologation"

Avec un total de 5.965 certificats d'homologation délivrés, l'année 2003 fut marquée par une hausse de l'ordre de 14% par rapport au nombre total des réceptions établies au cours de l'exercice 2002.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2003, 58% se rapportaient à des homologations initiales, 35% à des extensions et 7% à des révisions d'homologations délivrées antérieurement.



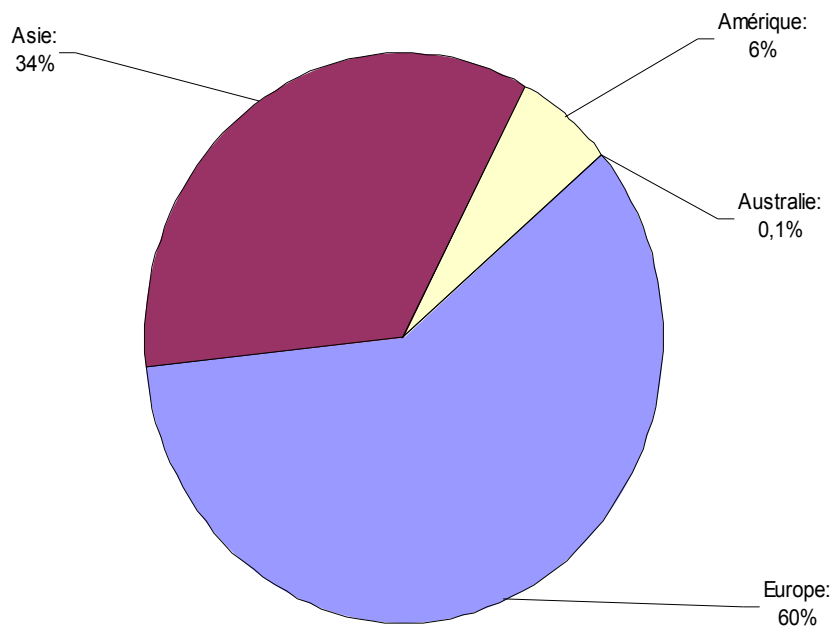
Comme le montre le graphique ci-avant, le volume des titres d'homologation est passé de 240 en 1982 à presque 6.000 en 2003, soit une croissance totale de plus de 2.000% (!) en 20 ans, respectivement une progression moyenne de l'ordre de 250 titres par année.

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

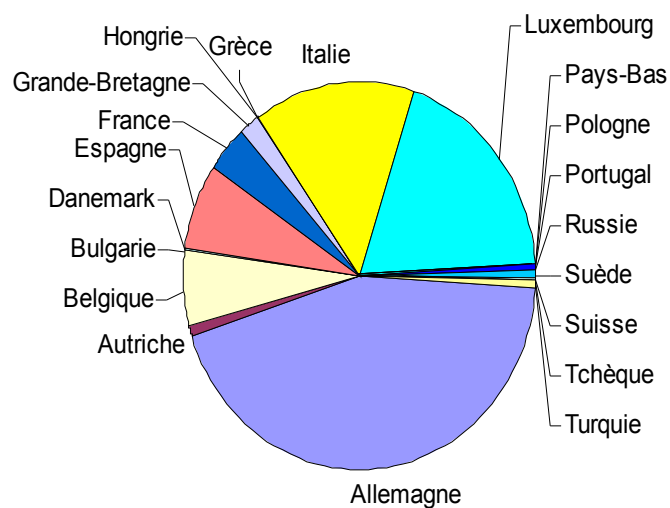
Sur l'ensemble des certificats délivrés en 2003, 60 % ont été destinés à des constructeurs européens, 34 % à des constructeurs d'Extrême-Orient et 6 % à des constructeurs américains.

Continent	Pays	Titres par pays	Taux (%)
Europe	Allemagne	1689	28
	Autriche	7	0
	Belgique	130	2
	Bulgarie	0	0
	Danemark	4	0
	Espagne	239	4
	France	177	3
	Grande-Bretagne	28	0
	Grèce	0	0
	Hongrie	2	0
	Italie	523	9
	Luxembourg	716	12
	Pays-Bas	7	0
	Pologne	1	0
	Portugal	0	0
	Russie	9	0
	Suède	1	0
	Suisse	20	0
	Tchèque	5	0
	Turquie	20	0
	TOTAL - Europe	3578	60
Asie	Chine (Rép. populaire)	198	3
	Chine (Taiwan)	382	6
	Corée du Sud	278	5
	Hong Kong	62	1
	Inde	17	0
	Japon	1094	18
	Thaïlande	17	0
	TOTAL - Asie	2048	34
Amérique	Etats-Unis	327	5
	Canada	5	0
	Brésil	0	0
	TOTAL - Amérique	332	6
Afrique du Sud	TOTAL - Afrique du Sud	6	0
Australie	TOTAL - Australie	1	0
TOTAL 2003		5.965	100
Total 2002		5.253	
Total 2001		4.392	
Total 2000		4.892	

SNCH - Répartition des homologations 2003 suivant les continents

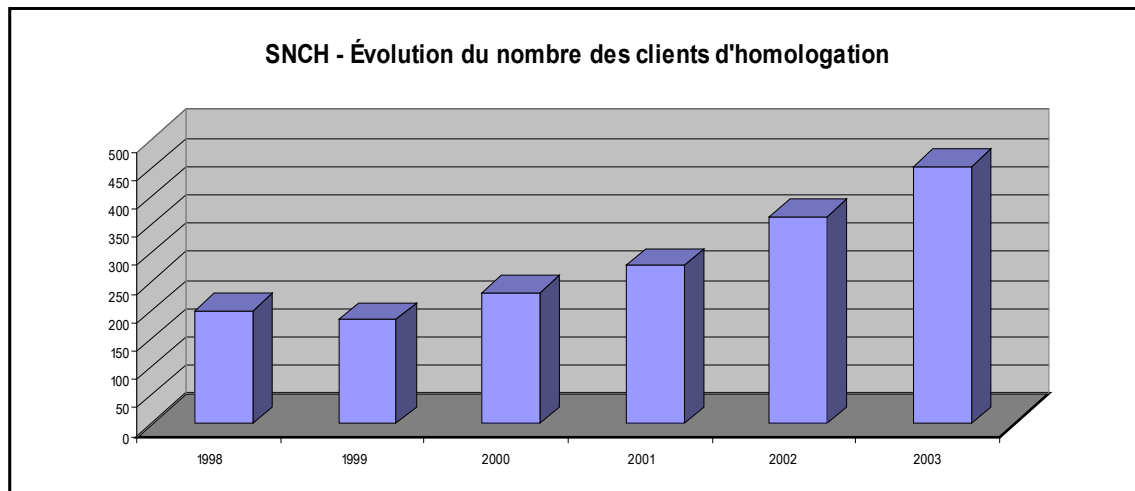


SNCH - Répartition des homologations 2003 en Europe suivant les pays



Allemagne	Autriche	Belgique	Bulgarie	Danemark
Espagne	France	Grande-Bretagne	Grèce	Hongrie
Italie	Luxembourg	Pays-Bas	Pologne	Portugal
Russie	Suède	Suisse	Tchèque	Turquie

En 2003, le nombre des constructeurs-clients a encore sensiblement augmenté, en passant de 365 en 2002 à 452 clients en 2003.

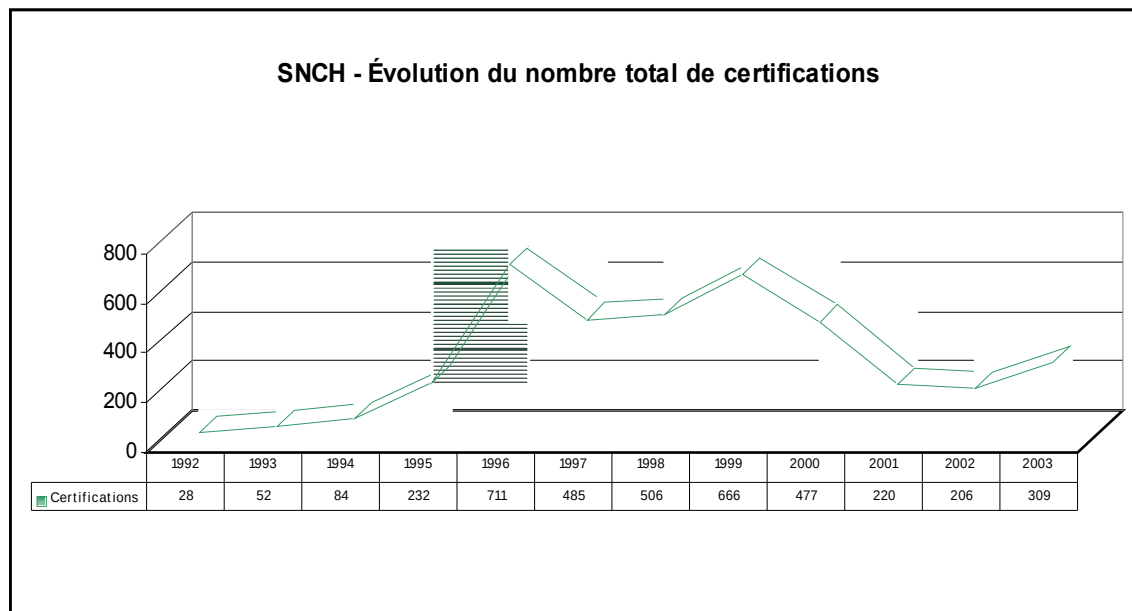


Quant aux perspectives d'avenir du "marché" de l'homologation, une compétition accrue entre les services d'homologation, combinée à l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale, les fusions de plus en plus nombreuses de grands constructeurs automobiles, les démarches politiques sur le plan international aux fins d'une harmonisation des exigences techniques pour les véhicules routiers, et non en dernier lieu l'adhésion de la Communauté Européenne aux Accords '58' et '98' de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (UN-ECE), continuent à être à l'organisme d'une stagnation générale du marché d'homologation.

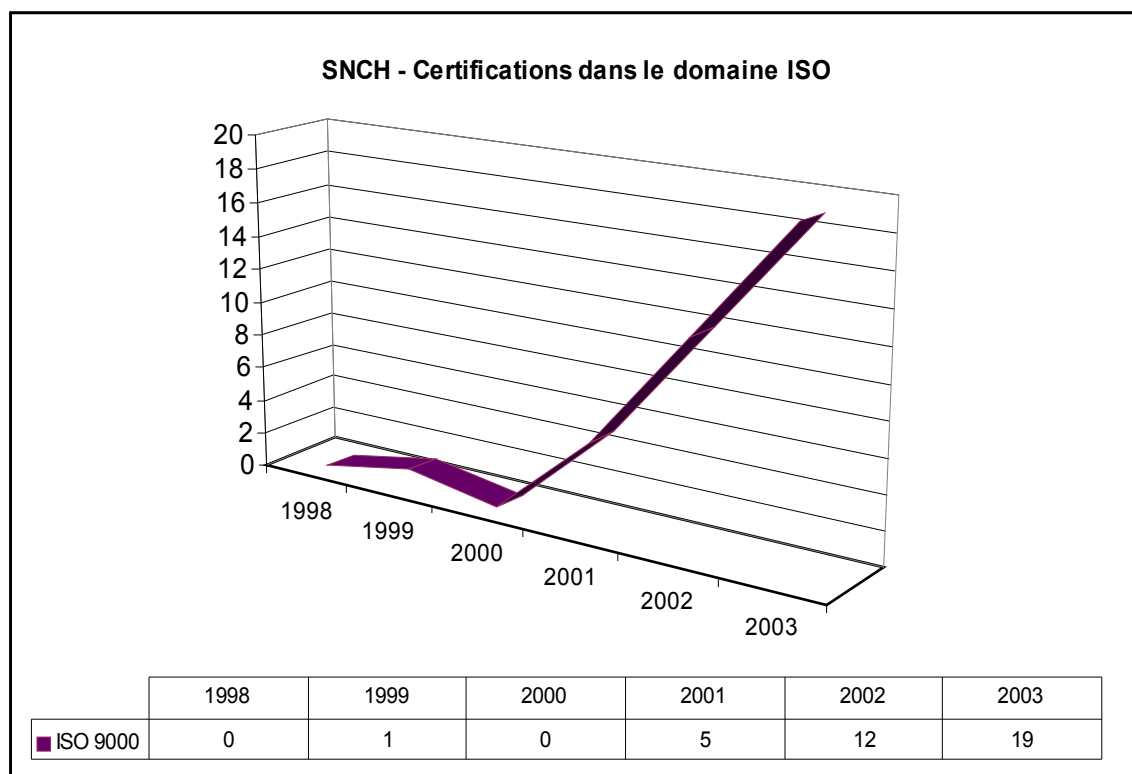
Grâce à sa politique continue d'amélioration et grâce à sa collaboration directe, et dès lors très efficace, avec ses services techniques, la SNCH a toutefois su offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent. Les résultats de l'exercice 2003, en progression de 14%, en constituent un témoignage éloquent.

1.4.2. Département "Certification"

Dans le domaine de la certification réglementaire, la SNCH a émis en 2003 309 certificats de conformité ; c.-à-d. que la tendance à la baisse constatée les années antérieures en ce domaine a pu être redressée, ceci en dépit du passage continu des secteurs de la compatibilité électromagnétique et des télécommunications à un régime d'auto-certification.

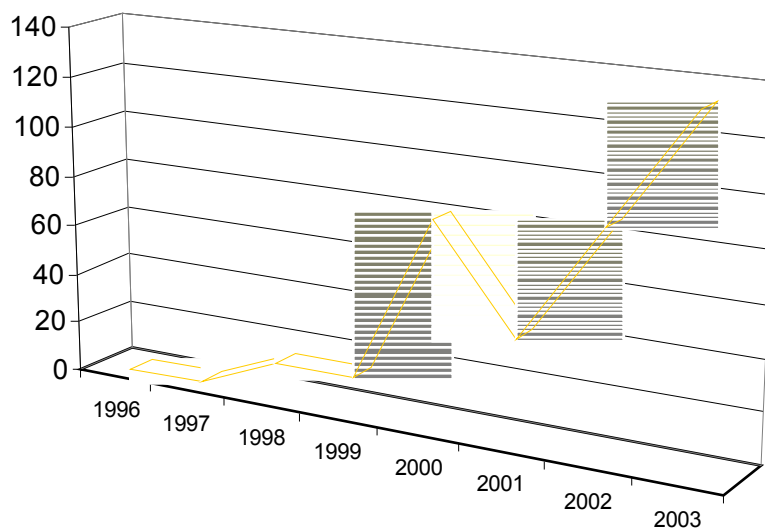


En 2003, la SNCH a continué la réorientation de ses activités vers une offre plus globale en matière de certification de systèmes sur la base notamment de la norme EN ISO 9001:2000.



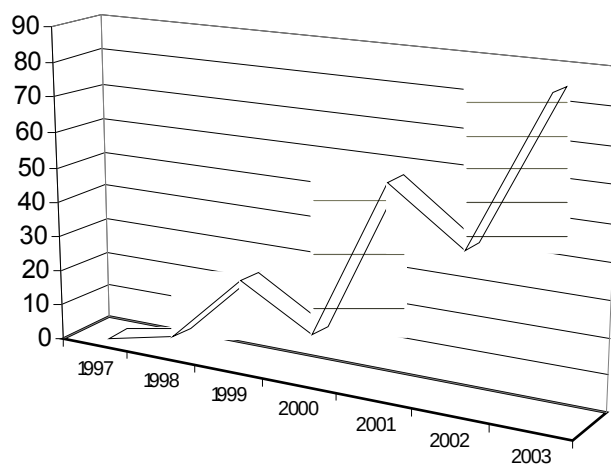
Dans le domaine de la certification en tant qu' "Organisme notifié" (N° 0499), la SNCH, comme le prouvent par ailleurs les graphiques ci-après, a su consolider, voire développer sa position des années précédentes, ceci aussi bien dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD) que dans celui des appareils destinés à être utilisés en atmosphères explosibles (ATEX).

SNCH - Certifications dans le domaine MDD



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Dossiers MDD	0	1	14	14	81	40	87	133

SNCH - Certifications dans le domaine ATEX



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Dossiers ATEX	0	4	24	12	57	42	85

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

1.5.1 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 (volet « chantiers »)

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique a pour objet de modifier plusieurs articles du Code de la Route.

En premier lieu, la nécessité du réaménagement des dispositions réglementaires en matière de chantiers routiers s'est dégagée à la lumière des conclusions dressées par un groupe de travail formé au sein de la Commission de circulation de l'Etat et investi de la charge d'élaborer un guide des chantiers routiers à l'intention des intervenants en la matière.

Au regard d'un trafic routier automobile et d'une offre en matière d'équipements techniques de l'infrastructure routière qui n'ont cessé d'évoluer, les articles 102 et 102bis, qui reprenaient les principales dispositions liées aux chantiers routiers, se sont avérés en certains aspects incomplets ou dépassés en leur formulation. Il est dès lors apparu que l'élaboration d'un guide cohérent sur les chantiers ne pouvait se faire que dans le prolongement des adaptations réglementaires reprises dans le règlement grand-ducal sous rubrique.

De par son intention de clarification et de codification de la réglementation et de la signalisation, le règlement grand-ducal vise en particulier à améliorer la situation en matière de sécurité routière en présence d'un chantier sur la voie publique.

En second lieu, 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 peuvent 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. L'édition d'un guide pour la mise en place des chantiers se conçoit dans la même optique de clarification et de codification visant également les chantiers routiers qui requièrent une réglementation ad hoc.

1.5.2. Règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation

Le règlement grand-ducal introduit au Grand-Duché de Luxembourg le type de plaque d'immatriculation conforme aux prescriptions du règlement (CE) N° 2411/98 du Conseil, du 3 novembre 1998, relatif à la reconnaissance en circulation intercommunautaire du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation des véhicules à moteur et de leurs remorques, en rendant obligatoire l'introduction du modèle « européen » de la plaque d'immatriculation qui présente à son extrémité gauche un aplat bleu contenant, d'une part, une couronne de douze étoiles jaunes (rappelant le drapeau européen), et, d'autre part, le signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation, composé d'un ensemble d'une à trois lettres en caractères latins majuscules, signe distinctif identifié dans la Convention sur la Circulation Routière signée à Genève, le 19 septembre 1949 et approuvée par la loi du 22 juillet 1952.

Le règlement grand-ducal regroupe par ailleurs dans un texte unique toutes les dispositions relatives à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution des numéros d'immatriculation.

1.5.3. Le règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 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 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

L'ouverture du dernier tronçon de l'autoroute A13, reliant le Grand-Duché à la Sarre, confère aux autorités étatiques de nouvelles possibilités pour réorganiser le transit des poids lourds. Le but du règlement est donc, d'une part, de veiller à la sécurité de tous les usagers de la route et, d'autre part, de garantir la fluidité du trafic.

Or, il a été constaté que l'ouverture dudit tronçon a eu comme conséquence qu'un nombre important de poids lourds, venant d'Allemagne par l'autoroute A1, empruntent la N10 (Route du Vin) comme raccourci pour rentrer en Allemagne par un des ponts de la Moselle. Il est indéniable que le trafic en question dégrade considérablement la qualité de vie des riverains de la « Route du Vin ». C'est pourquoi le règlement grand-ducal prévoit que les poids lourds venant de la Rhénanie-Palatinat en direction de la Sarre et vice-versa, doivent obligatoirement emprunter le réseau autoroutier, à savoir les autoroutes A1, A3 et A13.

Une autre modification de la réglementation concernant le transit tient compte de la décision des autorités belges d'interdire l'accès sur leur territoire aux véhicules de plus de 10 tonnes en transit par la fermeture des routes N5B et N5D aux poids lourds en transit.

D'une façon générale, le règlement grand-ducal vise à optimiser l'utilisation du réseau routier national, tout en évitant de déplacer les inconvénients d'un itinéraire à un autre. Le règlement grand-ducal sous rubrique a été élaboré en étroite concertation avec

l'Administration des Ponts et Chaussées et les autorités communales particulièrement concernées.

Parallèlement, le règlement grand-ducal définit le tronçon d'autoroute compris entre le rond-point Biff et le point-frontière Schengen/Perl comme autoroute.

1.5.4. Règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg

Le projet de règlement grand-ducal introduit des itinéraires précis destinés à guider le trafic lourd, tout en veillant à la sécurité de tous les usagers de la route, et à organiser le trafic local des poids lourds en autorisant l'ascension à partir de la vallée de la Moselle vers le plateau par différents itinéraires, passant en outre par Bech-Kleinmacher, Wintrange et Remich.

L'ouverture du dernier tronçon de l'autoroute A13 permet aux autorités luxembourgeoises d'autoriser les conducteurs de camions à circuler dans le sens ascendant sur les itinéraires formés par le CR151 (Bech-Kleinmacher – « Kapebësch ») et le CR162 (Wintrange – Elvange), et par l'itinéraire formé par les routes N2, N13 et N16 (Remich – Bous – Dalheim – Altwies) entre la vallée de la Moselle et le plateau, tout en interdisant dans les deux sens l'accès au CR152 entre Burmerange et Remerschen aux poids lourds (m.m.a >3,5t, excepté riverains et fournisseurs). La descente vers la vallée de la Moselle se fera par contre via l'autoroute A13 et l'échangeur de Schengen.

Le règlement grand-ducal sous rubrique a été élaboré en étroite concertation avec l'Administration des Ponts et Chaussées et les autorités communales particulièrement concernées.

1.5.5. Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Ce projet de loi, déposé à la Chambre des Députés le 2 décembre 2003, a pour objet de modifier la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en ce qui concerne le contrôle technique des véhicules routiers ainsi que la répartition des compétences réglementaires entre l'Etat et les communes.

Dans le programme de coalition annexé à la déclaration du 12 août 1999, le Gouvernement avait annoncé sa volonté d'examiner les moyens pour alléger les contraintes administratives inhérentes au contrôle technique des véhicules routiers, et d'étudier en particulier l'opportunité d'un nouvel espacement des contrôles périodiques et de l'organisation de l'inspection technique automobile, en dehors des stations de contrôle, dans des entreprises agréées à ces fins.

Dans cet ordre d'idées, le projet prévoit de substituer un simple contrôle de conformité au contrôle technique actuel en relation avec la première immatriculation des voitures, des voitures commerciales, des véhicules utilitaires et des motocycles.

Le projet de loi prévoit également d'alléger les conditions du contrôle technique en cas de changement de propriétaire. Le contrôle ne sera en effet plus obligatoire pour un véhicule d'occasion qui est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, si le nouveau propriétaire renonce explicitement à un contrôle spécial avant la réimmatriculation à son nom du véhicule d'occasion acquis.

Le projet de loi introduit en outre le contrôle technique périodique annuel pour les tracteurs à grande vitesse, ainsi que le contrôle sur route, tel que prévu par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

Finalement, le projet de loi prévoit de dispenser du contrôle technique périodique les véhicules historiques datant de la période d'avant la deuxième guerre mondiale, ou de l'immédiat après-guerre, c.-à-d. les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1950.

La répartition des compétences entre l'Etat et les communes, telle que prévue par la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ne donne pas satisfaction en pratique.

Le second objet du projet de loi consiste à redéfinir ce partage des compétences entre l'Etat et les communes en matière de réglementation routière en se basant sur la hiérarchie du réseau routier, tout en recherchant le meilleur dénominateur commun entre le souci d'efficacité des interventions de l'Etat et le respect de l'autonomie communale.

La modification envisagée assure une meilleure concordance entre la compétence de réglementer la circulation et la responsabilité de la gestion routière des voies publiques sur lesquelles s'exerce cette compétence. Parallèlement il est proposé d'alléger la tutelle étatique du pouvoir réglementaire des communes en prévoyant, entre autres, la prérogative pour le collège échevinal d'édicter dans les limites du pouvoir réglementaire communal des règles de circulation qui sont dispensées de l'approbation ministérielle usuellement requise, si leur effet ne perdure pas au-delà de 72 heures.

1.5.6. Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Les travaux préparatoires pour un autre projet de loi qui modifiera la loi du 14 février 1955 précitée et qui contient certaines dispositions qui ont pour but d'aligner la législation luxembourgeoise contenant le dépistage de stupéfiants auprès des conducteurs, ainsi que le taux des sanctions applicables en présence d'infractions de la route particulièrement graves et en cas de récidive, ont pu être finalisés fin 2003 / début 2004. Ce projet crée la base légale pour le dépistage des drogues au volant. Le système qui est prévu s'oriente en grande partie vers la répression de l'alcoolémie au volant et se fonde sur les expériences accumulées dans les pays qui ont déjà intégré ce volet dans leur législation nationale.

Un second volet de ce projet de loi prévoit l'adoption des instruments légaux pour réprimer de façon ciblée les infractions routières particulièrement graves pour la sécurité routière. Cette initiative législative s'inscrit dans le cadre du programme de mesures arrêté en septembre 2003 par le Gouvernement en matière de lutte contre l'insécurité routière et conçu pour assurer un impact pédagogique tangible auprès des conducteurs.

1.5.7. Projet de loi portant approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

Ce projet de loi, prévoyant l'approbation du Traité EUCARIS et visant à la mise en œuvre et l'exploitation d'un système technique pour l'échange de données, en temps réel, entre les autorités responsables dans leurs pays respectifs pour l'immatriculation des véhicules et/ou la délivrance des permis de conduire, a été adopté par la Chambre des Députés en date du 28 janvier 2004.

1.5.8. Projet de règlement grand-ducal 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 dans la suite (volet « tramways »)

Dans le cadre des activités de la Commission de circulation de l'Etat, un groupe de travail ad hoc a élaboré un projet de règlement grand-ducal visant à introduire dans le Code de la Route de nouvelles dispositions tendant à la mise en service d'un tramway au Grand-Duché.

Comme il s'agit d'un système d'exploitation hybride, le tramway pourra circuler aussi bien en zone urbaine que sur le réseau ferré existant. En trafic urbain les véhicules ne devront pas compromettre la sécurité des autres usagers de la route et devront par conséquent répondre aux exigences établies par le Code de la Route.

Suivant cet ordre d'idées, le projet de règlement grand-ducal propose d'introduire notamment:

- la définition du tramway ;
- les règles de la circulation propres aux tramways ;
- les qualifications requises pour conduire un tramway ;
- l'adaptation de la signalisation routière au Code de la Route.

Le Conseil de Gouvernement a marqué son accord avec le projet de règlement grand-ducal le 3 octobre 2003.

Le projet a été soumis pour avis au Conseil d'Etat, ainsi qu'à la Chambre de Commerce et à la Chambre des Métiers.

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

Le Groupe de travail « Signalisation et aménagements » institué auprès de la Commission de circulation de l'Etat, a finalisé en 2003 un certain nombre d'avis ponctuels concernant la circulation routière dans des dossiers qui ont été soumis à son avis, soit par le Ministère des Travaux publics ou d'autres instances étatiques, soit par les autorités communales concernées.

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

1.5.10. 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 édités par les Conseils communaux, tant en ce qui concerne les règlements définitifs que les règlements temporaires.

1.5.11. Les activités au niveau de l'Union européenne

Sur le plan de la **formation professionnelle des conducteurs**, il échet de relever qu'en date du 15 juillet 2003, la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs a vu le jour.

Ladite directive introduit un régime de formation obligatoire, initiale et continue, applicable à tous les conducteurs professionnels de voyageurs et de marchandises par route, et poursuit comme objectifs principaux l'amélioration de la sécurité routière et la revalorisation de la profession de chauffeur par le biais d'une meilleure formation des conducteurs.

Les travaux en vue de la transposition en droit national des nouvelles dispositions communautaires ont commencé au cours du 2^{ème} semestre 2003.

Au niveau de la **sécurité passive des occupants de véhicules**, il y a lieu de retenir que la directive 2003/20/CE du Parlement Européen et du Conseil du 8 avril 2003, modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes, a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne en date du 8 avril 2003.

Ladite directive, visant à renforcer l'utilisation des dispositifs de retenue pour les enfants dans les voitures et à étendre, sous certaines conditions, le port obligatoire de la ceinture de sécurité aux passagers des autobus et autocars qui en sont équipés, doit être transposée en droit national d'ici le 9 mai 2006.

En matière de **permis de conduire**, la procédure législative en vue de la transposition en droit national de la directive 2000/56/CE de la Commission du 14 septembre 2000, modifiant la directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire, a été entamée.

Ladite directive poursuit l'harmonisation des examens de conduite tout en les alignant aux exigences de la circulation routière actuelle. Elle fixe par ailleurs des critères techniques plus contraignants pour les véhicules servant à l'apprentissage et à l'examen pratiques pour l'obtention du permis de conduire.

Finalement, il échet de souligner qu'au mois d'octobre 2003, la Commission européenne a tablé une proposition de directive en vue d'une révision de la législation européenne en matière de permis de conduire, visant à réduire les possibilités de fraude, à garantir une réelle liberté de circulation des conducteurs de l'Union européenne, et à améliorer la sécurité routière. Cette proposition va être discutée dans l'enceinte communautaire d'ici le 2^{ème} semestre 2004.

Au vu de la mise en vigueur (qui avait initialement été prescrite pour le mois d'août 2004) du Règlement (CE) n° 1360/2002 portant introduction du **tachygraphe électronique**, la Commission, dans le souci d'assurer une mise en vigueur aussi harmonieuse et standardisée que possible du nouveau dispositif dans l'ensemble de l'Union européenne, avait instauré dès l'année 2002 deux groupes de travail avec des représentants des États membres et des États candidats à l'admission. Le premier groupe, de nature plutôt technique, est en charge des questions et problèmes relatifs à l'émission sécurisée des différentes cartes à puce à être utilisées en relation avec le tachygraphe électronique pour l'enregistrement, la lecture et le déchargement (downloading) des données ainsi qu'à l'échange, au plan international, des données relatives aux dites cartes entre les administrations responsables dans les différents pays pour la délivrance de ces cartes. Le deuxième groupe, composé en grandes parties de représentants des organismes nationaux du contrôle de la circulation routière, s'occupe des questions et problèmes d'ordre plus global relatifs à l'implémentation du "système tachygraphe électronique," dont notamment les contrôles routiers, ainsi que la surveillance et le contrôle des ateliers agréés pour l'installation et la maintenance des tachygraphes. Le Luxembourg est représenté dans les deux groupes de travail par des experts de la Société Nationale de Contrôle Technique (pour la partie "émission des cartes électronique") et de l'Administration des Douanes et Accises (pour la partie "implémentation du système tachygraphe électronique"). Eu égard à de nombreux problèmes pratiques, notamment quant à la certification en temps utile de la compatibilité des appareils électroniques avec les cartes à puces, la mise en vigueur du Règlement devra être reportée. Même si une décision finale en la matière n'est à présent pas encore prise, on peut s'attendre à un report de l'ordre de 9 à 12 mois.

Eu égard au nombre limité de cartes à puces à délivrer au Luxembourg, le prix par carte aurait été un multiple de celui appliqué dans nos pays voisins, si le Luxembourg avait développé lui-même tous les outils (légaux, techniques, administratifs, informatiques, etc.) requis aux fins de l'introduction conforme du tachygraphe électronique sur le plan national. Voulant à tout prix éviter un tel désavantage aux opérateurs économiques nationaux concernés par la matière (soit les conducteurs des véhicules concernés, les

entreprises de transport de marchandises, ainsi que les entreprises de transport de personnes et les ateliers agréés pour l'installation et la maintenance des tachygraphes), le Ministre des Transports a, en mars 2003, conclu un protocole d'accord avec son homologue des Pays-Bas aux fins d'une coopération entre les deux pays pour la mise en vigueur du Règlement (CE) n° 2135/98. Cet accord permet de partager (au prorata) entre les deux pays les coûts d'investissements et d'exploitation et d'assurer de cette manière que le prix des cartes à puces luxembourgeoises sera du même ordre de grandeur que celui appliqué dans nos pays voisins. Le Ministre a chargé la SNCT d'assurer et de maintenir avec l'administration néerlandaise responsable toutes les relations requises pour la réalisation et la mise en œuvre harmonieuse du projet commun NE-LUX en matière du tachygraphe électronique.

La Commission a continué ses travaux traditionnels, entamés dès les années 1970, aux fins de l'harmonisation au plan communautaire des conditions techniques applicables à la mise sur le marché et à la mise en circulation de véhicules routiers. Le Luxembourg est représenté dans les groupes de travail afférents par des experts de la Société Nationale de Certification et d'Homologation.

En 2003, une priorité particulière a été accordée aux directives relatives aux autobus et aux autocars, pour lesquels des directives nouvelles ont été publiées notamment en ce qui concerne les ceintures de sécurité, la stabilité et la sécurité en cas de collision.

En même temps les exigences actuelles quant au champ de vision extérieur sur le côté, à l'avant et à l'arrière des autobus, autocars et camions ont été revues. Pour faire face aux inconvénients existant dans cette matière, il a été nécessaire de prescrire une extension du champ de vision qui sera obligatoire (sauf mention contraire) pour tous les nouveaux types de véhicules, à partir du 26 janvier 2006.

Par ailleurs, de nouvelles directives ont été adoptées pour la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur.

En vue de réduire le nombre de victimes des accidents de la route, il a été nécessaire d'introduire des mesures destinées à améliorer la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, en cas de collision avec la face avant d'un véhicule à moteur.

Cette initiative allait de pair avec les actions menées en matière de sécurité routière. En effet, il était impératif de mettre en place, au niveau communautaire, un train de mesures passives et actives destinées à améliorer la sécurité (prévention des accidents et réduction des effets secondaires par le ralentissement de la circulation et l'amélioration des infrastructures) en faveur des usagers vulnérables de la route, tels que piétons, cyclistes et motocyclistes.

Finalement, il importe d'évoquer les importants travaux qui ont été faits par les experts des groupes de travail auprès de l'ONU à Genève et auprès de la CEE à Bruxelles, en vue de l'évolution des règlements et directives aux fins d'une harmonisation des exigences au niveau mondial, et en vue de l'élargissement des champs d'application aux domaines des tracteurs, camions, autocars et autobus.

2.

Les Transports Terrestres

2.1.

Les chemins de fer

2.1.1. Les initiatives législatives du Ministère des Transports

2.1.1.1. Les mesures d'exécution de 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 2003:

La directive 2001/14/CE du Parlement Européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité a été transposée par un règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

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 oeuvre l'objectif précité du Traité et a été transposée par règlement grand-ducal du 6 juin 2003.

La 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, et le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire, portent transposition du chiffre 7) de l'article 1^{er} de la directive 2001/12/CE en matière d'enquêtes-accidents.

Une autre étape a été franchie par l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires et

du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Par arrêté ministériel du 19 novembre 2003 une Commission administrative compétente en matière de délivrance, de retrait et de suspension des licences et des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires a été constituée.

Le Ministère des Transports a en outre finalisé un projet de règlement grand-ducal sur les critères de délivrance et de validité du brevet pour les différentes catégories du personnel affecté à des tâches de sécurité au service d'une entreprise ferroviaire. Ce projet de règlement grand-ducal, qui a été approuvé par le Conseil de Gouvernement le 3 octobre 2003, a été soumis à l'appréciation des instances consultatives légalement prévues.

Pour le projet de règlement grand-ducal réglant l'immatriculation, le contrôle technique périodique et l'aménagement et le chargement des véhicules ferroviaires les travaux d'élaboration sont en cours.

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.

2.1.1.2. Le développement du réseau ferré national en matière d'infrastructure ferroviaire

2.1.1.2.1. Les projets d'infrastructure autorisés par la loi du 3 juin 2003

Les amendements apportés à la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire la loi sous objet ont eu un double objectif:

- d'une part, ils ont 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, ils ont 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 nécessaires, 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.

Afin de faire primer les considérations de sécurité dans le cadre de ses choix en matière de politique des transports et conscient de l'atout que la sécurité représente pour le chemin de fer, le Gouvernement a invité les CFL à réserver aux projets d'infrastructure comportant des gains de sécurité pour la circulation ferroviaire une toute première priorité. Ce souci est également reflété dans la loi du 24 juillet 2000.

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

- certains projets respectaient l'enveloppe financière autorisée par le législateur sous le bénéfice de la mise en compte des hausses légales;
- d'autres projets ont montré après réévaluation que l'enveloppe budgétaire accordée par le législateur n'était pas suffisante;
- la consistance d'une troisième série de projets a dû être revue au regard des difficultés que posait leur conception 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 comportait les éléments suivants:

- a) réévaluation du coût du renouvellement et de la 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 déposé à la Chambre des Députés le 8 octobre 2002 portait sur 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.

Les deux amendements ont été fusionnés dans la loi du 3 juin 2003.

Le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg - Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg - Wasserbillig a été approuvé par la loi du 18 décembre 2003.

Conformément aux options définies dans le cadre de la stratégie "mobilité.lu", la loi sous objet constitue une étape supplémentaire de la politique d'extension du réseau ferré destinée à répondre à l'affluence grandissante de la clientèle ferroviaire sous le double effet de l'augmentation de la population résidente ou active au Luxembourg (perspective 2020: 511.000 habitants et 168.000 frontaliers), d'une part, et de l'amélioration du modal split à 25 %, d'autre part. La loi prévoit e.a. de raccorder Kirchberg et Findel au réseau ferré, d'un côté, par le triangle formant double jonction avec la Ligne du Nord entre la bifurcation de Stadtgrund et la gare de Dommeldange et, de l'autre côté, par un raccord à la ligne Luxembourg - Wasserbillig à la hauteur du lieu-dit Irrgarten.

Le coût à supporter par le Fonds du Rail - est évalué à 389,68 mio €, dont 195,61 mio € pour la phase I (HTVA, incluant les frais de planification).

Le volet "chemin de fer" de la stratégie "mobilité.lu" énonce en sus du programme des investissements de grande envergure entre-temps déjà approuvé par le législateur plusieurs autres projets d'extension du réseau repris sur le relevé ci-après:

- construction d'une antenne ferroviaire Belval-Sud - Belvaux-Mairie
projet approuvé le 27 juin 2003 par le Conseil de Gouvernement et déposé le 6 août 2003 à la Chambre des Députés
avis du Conseil d'Etat: 9 décembre 2003
coût prévu: 95.450.000 €
réalisation en deux phases: phase I: Belval-Usines-bifurcation + Park & Ride
phase II: bifurcation Belvaux-Mairie
- réaménagement de la tête Nord de la Gare de Luxembourg et construction d'un nouveau Pont parallèle au viaduc de Stadtgrund
projet approuvé le 10 octobre 2003 par le Conseil de Gouvernement et déposé le 11 novembre 2003 à la Chambre des Députés
avis du Conseil d'Etat: 27 janvier 2004
coût prévu: 180.700.000 €
réalisation en deux phases: phase I: nouveau viaduc + aménagement de la tête Nord en Gare de Luxembourg
phase II: nouveau tunnel + raccordement à la Gare de Luxembourg
- construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette

projet à finaliser pour février 2004 dans l'optique de sortir le dossier encore avant mi-mars

coût prévu: (non encore évalué) - estimation sommaire suivant mobilité.lu: 643.500.000 €

- dédoublement de la ligne de chemin de fer Luxembourg - Bettembourg par la construction d'une ligne nouvelle à 2 voies le long de l'autoroute A3
projet à finaliser pour printemps 2004
coût prévu: (non encore évalué) - estimation sommaire suivant mobilité.lu: 286.000.000 €

Les projets susmentionnés sont détaillés au chapitre 5. du présent rapport relatif aux dossiers relevant des questions de stratégie et de planification du Ministère des Transports.

2.1.1.2.2.

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

Le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise

Le principe de redevances est inscrit à la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement des 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 relègue 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, la plupart des Etats membres de l'Union Européenne 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 sur le plan national sont dès lors très diverses.

Le système 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 de refléter les coûts réellement supportés.

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

Tout compte fait le système de redevance d'utilisation du réseau ferroviaire luxembourgeois appliqué à partir du 1er mai 2003 tient 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.

Règlement grand-ducal du 6 juin 2003 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 aux STI.

2.1.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

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

Dans le cadre du groupe de travail à haut niveau présidé par l'ancien membre de la Commission Européenne, Monsieur Karel van Miert, le Luxembourg a présenté 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 a eu l'appui des autorités belges et françaises. Dans l'optique ayant prévalu en matière de financement du TGV Est-européen et de l'électrification de la partie belge de la ligne Luxembourg - Liège, le Luxembourg sera en principe d'accord pour participer au financement des investissements requis pour l'amélioration de la ligne ferroviaire Bruxelles - Luxembourg.

Le projet EUROCAP RAIL vise l'interconnexion ferroviaire des trois villes sièges européennes, c.à-d. Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg.

L'intérêt du côté luxembourgeois consiste avant tout dans l'amélioration de la ligne vers Bruxelles, dont l'exploitation actuelle présente de nombreux inconvénients en vue d'une offre de qualité performante. Cette réalisation se fera, dans la mesure du possible sous forme d'une prolongation de la branche Strasbourg - Luxembourg du TGV Est-Européen vers Bruxelles. Ce projet s'inscrira comme prolongation du TGV Est-Européen, qui à son tour avait déjà été retenu comme projet N°2 sur la liste des projets prioritaires adoptée par le Sommet d'Essen en décembre 1994.

La Commission Européenne a arrêté le 1er octobre 2003 la liste des projets prioritaires en matière de réseaux de transports transeuropéens. Cette proposition, qui retient le projet Eurocap-Rail, a été confirmée par le Conseil U.E. des Ministres des Transports du 5 décembre 2003.

En effet, nonobstant leur proximité géographique les trois villes sièges principales de l'Union Européenne sont mal raccordées entre elles, hormis l'axe autoroutier formé par les routes E411, E25 et E50. Cette proximité ne justifie guère la mise en place de relations aériennes entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Par ailleurs, les relations ferroviaires manquent de l'attrait nécessaire pour être compétitives faces à la route.

Dans le cadre du projet PBKA-L Bruxelles dispose ou disposera de connexions ferroviaires à grande vitesse avec Paris, Londres, Amsterdam et Cologne/Francfort. Strasbourg et Luxembourg seront raccordées (grande vitesse) à Paris au moment de la mise en service de la première phase de réalisation du TGV Est-Européen et raccordées entre elles à grande vitesse dès la réalisation de la deuxième phase de ce projet.

Le Luxembourg craint qu'avec la mise en place progressive des éléments nationaux des réseaux transeuropéens du chemin de fer, il ne se trouve à l'écart des axes majeurs de ces réseaux. Aussi sera-t-il nécessaire d'envisager une participation au financement des investissements requis, même si ces investissements se situent en-dehors du territoire grand-ducal, à l'instar de son concours au financement du TGV Est-Européen et à l'électrification de la partie belge de la ligne Luxembourg - Liège.

<i>temp s de parc ours</i>	<i>liaison</i>		
		Luxembourg - Bruxelles	Luxembourg - Strasbourg
	actuel	2 h 20	2 h 05
	Eurocap-Rail	1 h 30	1 h 25

tableau: évaluation des temps de parcours

D'emblée, il convient de noter que l'agencement du projet du TGV Est-Européen permet de réaliser le tronçon Luxembourg - Strasbourg de "Eurocap-Rail" avec la perspective de ramener à l'horizon de l'achèvement de la 2e phase du projet le temps de parcours de 2h05 actuellement à 1h25. Dans le cadre du comité interministériel d'aménagement du territoire, le Gouvernement français a décidé le 18 décembre 2003 d'engager les travaux relatifs à la deuxième phase du TGV Est-Européen à l'horizon 2010.

La Belgique souhaite améliorer l'infrastructure ferroviaire sur l'axe Bruxelles - Namur - Luxembourg et a d'ores et déjà réservé un axe parallèle (l'axe Athus - Meuse) à l'acheminement du fret ferroviaire tout en privilégiant ainsi le trafic voyageurs sur l'axe principal formé par les lignes 161 et 162. Des investissements en ce sens sont prévus au budget d'investissements 2001-2012 de la SNCB, approuvé par l'Etat fédéral. Par ailleurs, une étude a été lancée par la SNCB sur l'entièreté de l'axe entre Bruxelles et la frontière, pour affiner le projet, notamment au Sud de Namur dans la traversée du massif ardennais.

Lors de la visite officielle de Monsieur le Premier Ministre belge des 26 et 27 novembre 2003 le bien-fondé et la faisabilité du projet Eurocap-Rail ont été officiellement confirmés sur la base des travaux réalisés par le groupe de travail commun institué aux fins de l'étude du dossier à soumettre à la Commission Européenne en vue de faire bénéficier le projet du soutien politique et financier de la part de l'Union Européenne.

Au coût des investissements en territoire belge il faudra ajouter les mesures retenues du côté luxembourgeois qui concernent le renouvellement de la voie entre la frontière belge et Luxembourg, des redressements de courbe permettant un relèvement de la vitesse de 130 à 140 km/h et la construction d'une nouvelle gare à Cessange. C'est notamment l'utilisation de la gare de Cessange pour les arrêts de trains internationaux Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg qui, en évitant le passage par la Gare de Luxembourg et les mouvements de tête-à-queue afférents, permettra de gagner plus de 10 minutes par rapport à l'horaire actuel sur la partie luxembourgeoise de l'itinéraire.

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 à 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 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.

L'investissement s'avérant selon les devis successifs plus important que les estimations de fin des années 80, le Gouvernement français avait en 1997 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.

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 Baudrecourt - Vendenheim (près de Strasbourg), reléguée à la 2e phase du projet.

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 la 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 qu'elle 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 protocole d'accord relatif au raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen, fait à Rémilly le 28 janvier 2002, a été approuvé par la loi du 22 août 2003.

En France l'Assemblée Nationale a autorisé le 7 janvier 2004, après le vote à l'unanimité du Sénat intervenu le 4 mars 2003, l'approbation par le Gouvernement français, du protocole susmentionné. La loi no 2004-70 autorisant l'approbation de cet accord a été publiée au Journal Officiel de la République française du 20 janvier 2004.

2.1.3.

L'actualité ferroviaire

2.1.3.1.

La stratégie dans l'entreprise CFL

Les paquets ferroviaires qui ont fait l'objet d'un accord politique au sein du Conseil Transports en décembre 2000 et en mars 2003 prévoient la libéralisation du fret ferroviaire international au 1er janvier 2006 et du cabotage au 1er janvier 2008. Les Ministres des Transports de l'Union Européenne ont en effet adopté à la majorité qualifiée le deuxième paquet ferroviaire lors du Conseil Transports, Télécommunication et Energie qui s'est tenu à Bruxelles les 27 et 28 mars 2003, et ce contre l'opposition formelle des trois délégations belge, française et luxembourgeoise.

Dans le cadre du troisième paquet ferroviaire proposé par la Commission Européenne en mars 2004, la Commission reprend l'idée de la libéralisation du transport international de voyageurs.

C'est dire que le transport ferroviaire de marchandises (y compris le cabotage) ainsi que le transport ferroviaire international de voyageurs seront progressivement libéralisés d'ici la fin de la décennie.

Cette perspective ouvre aux clients fret des CFL l'option de désigner le transporteur de leur choix, le cas échéant, après mise en concurrence des offres des CFL et de leurs concurrents directs - la SNCF et la SNCB - (sans doute à même d'effectuer lesdits transports à des

conditions très compétitives compte tenu de leur niveau salarial substantiellement plus bas). Le risque d'une mise en concurrence du secteur fret est d'autant plus grave pour les CFL que plus de 70 % de leur chiffre d'affaires sont générés par le trafic sidérurgique.

Un autre problème en perspective tient au projet commun de la SNCF et de la SNCB de mettre à profit la nouvelle ligne belge Athus Meuse, conçue pour l'acheminement de fret qu'il est prévu de prolonger en direction de Mont-St.-Martin, Conflans et Toul pour délester le sillon mosellan via Thionville, Metz et Nancy, et pour contourner de la façon le réseau luxembourgeois, en y supprimant la majeure partie du trafic de transit (qui dans le secteur fret représente quelque 40 % du volume de transport global).

Pour contrecarrer cette évolution, le Memorandum of Understanding signé le 11 décembre 2000 entre les ministres des trois pays et les mandataires des CFL, de RFF et de la SNCF retient en substance:

- 1° l'itinéraire actuel Namur - Luxembourg - Bettembourg - Thionville - Metz (remplacé en territoire belge par l'axe Athus - Meuse dès la finalisation des travaux afférents prévue en 2002), conservera son caractère d'itinéraire de référence pour l'acheminement du fret ferroviaire international;
- 2° les aménagements à réaliser sur l'itinéraire Belgique - Luxembourg-Sud-Est de la France sont définis;
- 3° il y a engagement de concevoir l'acheminement du fret ferroviaire international entre le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine dans l'esprit de coopération reflété par le protocole additionnel du 28 janvier 1997 modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
- 4° l'engagement à agir de telle sorte que l'itinéraire principal puisse continuer à être utilisé prioritairement de façon à y maintenir un niveau de trafic fret équivalent aux volumes passant actuellement sur cet axe est confirmé.

Dans une mesure moindre, - à un moment où les projets communautaires, bien que réels, se trouvent à un stade moins avancé -, la libéralisation pourra également toucher le trafic voyageurs international ainsi que les transports publics selon les vues de la Commission Européenne.

Ce constat se place devant la toile de fonds de la recomposition du secteur européen des transports ferroviaires qui s'amorce sous l'effet de l'ouverture du marché et de la libéralisation des prestations de transport. L'évolution en cours aura tendance à aboutir à la concentration de l'activité autour de plusieurs pôles dirigés par les plus grandes parmi les compagnies nationales et animés, le cas échéant, en plus par l'un ou l'autre nouvel entrant privé. Les exemples qui illustrent ce mouvement se multiplient déjà à l'heure actuelle. Les NS néerlandais ont cédé leur activité fret à la DB, les chemins de fer suisses et italiens ont créé des filiales communes, les responsables de la SNCF se positionnent pour être l'un des pôles de la future concentration, ... Il est à craindre que les chances de survie comme entreprise indépendante d'une entité économique de la taille des CFL ne soient illusoire dans un tel contexte. Les déclarations du Directeur Général de la CCFE lors de sa conférence tenue le 7 janvier 2004 à Luxembourg confirment cette crainte.

Conscient des menaces qui planent sur l'avenir des structures des CFL comme entreprise à statut public, largement soustraite encore à l'heure actuelle à la réalité de la concurrence et employant un personnel bénéficiant pour la plupart d'un statut d'assimilés à la fonction publique, le Ministre des Transports avait dès octobre 1999 demandé à l'entreprise ferroviaire

de lui soumettre une stratégie d'entreprise anticipant sur l'évolution du droit communautaire et sur les incidences qui pourront s'en dégager pour l'activité des CFL comme transporteur ferroviaire.

Il faut regretter que, nonobstant l'insistance du Ministre des Transports sur la nécessité de disposer des vues de la direction générale des CFL en matière de stratégie d'entreprise en vue de pouvoir déterminer avec la précision utile le cadre politique selon lequel l'entreprise pourra évoluer au cours des années à venir, les responsables de la société n'aient pas encore été à même de soumettre un concept structurel et financier apte à répondre à la demande du Gouvernement de 1999.

Au vu du déficit structurel des CFL, l'analyse critique des sources d'optimisation, ayant comme but de rééquilibrer à terme les résultats financiers de l'entreprise, s'est poursuivie avec la finalité de rendre le groupe compétitif face aux autres entreprises ferroviaires.

Face à l'environnement économique changeant, et avec l'ouverture du Réseau TransEuropéen de Fret Ferroviaire (RTEFF) au 16 mars 2003, priorité a été donnée à la réalisation des mesures affectant les activités fonctionnant en autonomie commerciale et, partant, les premières à devoir affronter la concurrence.

En outre, 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 "mobilité.lu" et participe activement à l'élaboration des projets de lois et des concepts d'exploitation en vue de sa mise en œuvre, dont le concept IVL (Integratives Verkehrs- und Landesplanungskonzept) et le plan sectoriel "Transports".

2.1.3.2. Les réalisations

Début 2003, le Service Matériel (MA) des CFL a réceptionné les premières locomotives électriques de location de la série 185. Ces machines sont destinées à remplacer les locomotives vétustes de la série 3600 pour la traction de trains voyageurs, jusqu'à l'arrivée des premiers exemplaires des machines commandées en cours de 2002.

Dans le domaine de l'infrastructure, les CFL ont pu finir le prolongement de la ligne Bettembourg – Dudelange/Usines jusqu'à Volmerange-les-Mines.

En septembre 2003, les CFL ont pris en service le nouvel arrêt "Mamer-Lycée", créé pour le transport d'élèves de et vers ce nouveau lycée technique.

Plusieurs améliorations ont été apportées aux infrastructures de diverses gares et haltes, dont le réaménagement du parking à Roodt-sur-Syre.

L'ancienne chaufferie centrale des Ateliers de Luxembourg a été mise hors service le 8 mai 2003. Depuis le 15 septembre 2003, les bâtiments des CFL sont alimentés en chaleur par le réseau urbain d'eau chaude de la centrale de cogénération de la Ville de Luxembourg.

En ce qui concerne le fonctionnement interne des CFL, le Service Audit Interne (AI) a amplifié ses efforts à identifier les maillons faibles dans la gestion journalière et à proposer des améliorations.

2.1.3.3.

La ponctualité

La ponctualité du service voyageurs a été une des préoccupations majeures du Service Gestion Réseau (GR) pendant l'année 2003. Durant cette période, le "Groupe de Travail Ponctualité", présidé par le service GR, s'est réuni quatre fois pour analyser le bilan et proposer des mesures d'amélioration.

Néanmoins, le degré de ponctualité des trains de voyageurs du service national (i.e. retard inférieur à 5'), qui en 2002 était en moyenne de 96,7%, est tombé au cours de l'année 2003 à 93,4%. Ce résultat est le reflet des grands chantiers qui ont eu lieu en 2003, comme notamment:

- remplacement des rails sur la ligne Luxembourg - Kleinbettingen,
- remise en état du Viaduc Pulvermuehle.

Parallèlement à la diminution du degré de régularité du trafic voyageurs national, le score du trafic voyageurs international reste toujours médiocre. Seulement 83,5 % des trains internationaux accusaient un retard de moins de 5 minutes en 2003. C'est surtout l'axe de transit Bruxelles - Bâle, avec un taux de ponctualité de 68,1 %, qui est le moins performant, suivi de l'axe Luxembourg - Koblenz avec 69,3 %.

Pour les relations transfrontalières, l'axe Luxembourg - Trier est le moins ponctuel (80,7 % de trains ponctuels), suivi du sillon mosellan Luxembourg - Thionville (83,4 %).

Côté fret, les analyses de la ponctualité relevée en gare de Bettembourg ont montré que 79,5 % (81,2 % en 2002) des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (76,2 % pour les trains de fret internationaux et 83,6 % pour les trains de fret nationaux). Sur l'axe de transit France-Belgique, le taux de ponctualité était de 74,4 % à l'entrée, et de 74,7 % à la sortie du réseau CFL.

Par rapport à l'année 2002 on note une diminution de 1,7 points pour les trains de fret en général et une amélioration de 3,5 points pour les trains de fret en transit.

2.1.4.1.

La sécurité ferroviaire

En 2003, les CFL ont de nouveau 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 instauré aux CFL depuis fin 1997, et suivi en permanence par un consultant externe.

En date du 9 novembre 2003, le nouveau poste directeur à relais informatisé d'Esch-sur-Alzette a été mis en service. Ce poste directeur gère la circulation ferroviaire des tronçons de ligne Bettembourg - Esch/Belval, Noertzange - Rumelange et Kayl - Tétange. Il télécommande les installations de signalisation et de sécurité des gares d'Esch-sur-Alzette, Noertzange, Kayl, Tétange et Rumelange.

En ce qui concerne l'installation du dispositif MEMOR II+, système de freinage automatique des trains en cas de dépassement inopiné d'un signal commandant l'arrêt, les travaux d'équipement des signaux fixes sont terminés. Sur 98,8 % de l'ensemble des 471 signaux ce système est en état de fonctionnement.

Quant à l'équipement des différents engins de traction circulant sur le réseau CFL, l'état actuel est le suivant:

Parmi le matériel roulant CFL, tous les engins des séries AE 2000; AE 250/260; LD 1800; AD 2100; LE 3600; LE 3000, LD 850; LD 900 et LD 800 sont équipés du MEMOR II+. En ce qui concerne les autorails VT 628 (7 DB + 2 CFL), les locomotives Siemens ME 26, les locomotives BR 185 et les Vossloh G 1206, la fonctionnalité MEMOR II+ est intégrée dans le logiciel du système INDUSI.

Les 3 engins de la série 1030 sont équipés de la RST (Radio Sol Train) et du MEMOR II+. Des 4 engins de la série 1000, le No.1004 est en préparation pour être équipé de la RST et du MEMOR II+. Des 3 engins de la série 1050, seul le No.1054 est équipé de la RST et du MEMOR II+.

Les 3 engins de service des CFL (Bourreuse No. 4, Régaleuse No. 6, Matisa No.8) ne sont équipés d'aucun de ces systèmes.

Les 7 locotracteurs loués par le service IF auprès de CMI et de Vossloh sont équipés de la RST, mais ne disposent pas de MEMOR II+.

Les 3 engins de la série 1020, exploités par les Ateliers de Luxembourg et de Pétange dans leurs enceintes, ne seront équipés ni de la RST, ni du MEMOR II+.

Le service MA a été chargé d'établir d'urgence un planning reprenant les délais concernant l'équipement des locotracteurs par RST, DVA, MEMOR II+ et répétition des signaux.

En ce qui concerne le matériel étranger circulant sur le réseau ferré luxembourgeois, l'état est le suivant:

L'équipement avec la fonctionnalité MEMOR II+ des locomotives T 13 de la SNCB a été réalisé parallèlement à celui des locomotives du type 3000 des CFL. Les deux séries sont donc équipées.

L'équipement d'une seule automotrice AM 96 est achevé. L'équipement de l'intégralité des 20 motrices de ce type assurant des prestations entre Arlon et Luxembourg est planifié pour 2004.

En ce qui concerne les engins de traction de la SNCF, on note qu'aucun d'entre eux n'est équipé du système MEMOR II+.

Des travaux importants en rapport avec l'installation d'un système d'influence des trains européens (ETCS) ont été réalisés en 2003. Les 3 tronçons de ligne Mersch - Michelau, Ettelbruck - Diekirch et Ettelbruck - Bissen ont été équipés pour la circulation sous ETCS niveau 1. L'autorail CFL 2101 est équipé pour effectuer les premiers essais début 2004. Si ces tests sont concluants, l'équipement de 9 autres engins de traction CFL est prévu pour 2004.

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 du système français KVB. La mise en place sur le terrain n'a pas encore été réalisée jusqu'à

présent ; les ingénieurs des CFL et de la SNCF se concerteront au cours de l'année 2004 sur la réalisation de ce projet.

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 établi en 2003, en collaboration avec l'Inspection du Travail et des Mines (ITM) et le consultant alsacien "Apave", un Plan d'Opérations Interne (POI) pour le triage de Bettembourg. Ce POI vient d'être envoyé aux instances concernées pour approbation. L'application officielle du POI est prévue pour le 1 avril 2004. A partir de ce Plan d'Opérations Interne, l'ITM développera un Plan Particulier d'Intervention (PPI). Dans le contexte précité, on peut relever que quatre-vingts sapeurs-pompiers et une quarantaine d'agents CFL ont reçu une formation spécifique pour l'intervention en cas d'incident ou d'accident impliquant des matières dangereuses. A ces fins, un train spécial a été loué auprès de la DB.

En 2003, les CFL ont annoté quelques incidents en rapport avec la mise en marche des trains. Suite à ces faits, des campagnes de sensibilisation et une formation spéciale pour le personnel d'accompagnement de trains ont été entamées.

Dans 6 cas, le personnel de conduite n'a pas respecté les indications d'un signal commandant l'arrêt. Dans plusieurs de ces cas, le système MEMOR II+ a démontré son efficacité.

En 2003, les CFL ont dû également noter 6 cas où les barrières d'un passage à niveau étaient ouvertes lors d'une circulation ferroviaire. Pour éviter ces incidents à l'avenir, le Service Gestion Réseau a e.a. intensifié la formation des chefs de circulation pour leur permettre de mieux réagir en cas d'une perturbation des installations de sécurité.

Dans le service des manœuvres, l'acquisition de nouvelles radios portatives a rendu la communication entre les agents de manœuvre et les conducteurs de locomotives plus sûre.

Afin de pouvoir garantir le délai de 30 minutes maximum pour effectuer une mise à la terre en cas d'incident/accident, le cercle des agents habilités à effectuer une mise à la terre en cas d'urgence va être élargi. Plusieurs responsables locaux recevront une formation au courant de l'année 2004. L'ensemble des engins de traction CFL circulant sous 25 KV sera équipé de perches. En outre, des perches de mise à la terre seront réparties à des endroits déterminés, dans les gares les plus importantes du réseau.

Dans le cadre de l'attribution d'une licence ferroviaire, les CFL ont commencé à établir un système de management de la sécurité reprenant les éléments pertinents de la norme ISO 9001. Dans cette démarche, les CFL se font accompagner par les consultants suisses "Emch & Berger" et le "Bureau Veritas".

Une collaboration étroite entre les forces d'intervention de secours et les CFL a été poursuivie en 2003. Un exercice simulant une prise en écharpe d'un train de voyageurs en gare d'Ettelbruck avec plusieurs blessés a été réalisé. Des réunions de concertation ont eu lieu tout au long de l'année traitant notamment le problème de l'accès des forces d'intervention aux endroits difficilement accessibles du réseau. Une réunion de concertation entre les CFL et les forces d'intervention en cas d'incident ou d'accident (sapeurs-pompiers de la Ville de Luxembourg, Protection Civile et Ministère de l'Intérieur) a eu lieu en décembre 2003. Une prochaine entrevue est programmée pour le premier trimestre 2004.

En 2004, les CFL vont présenter un "Alarm- und Rettungsplan" établi pour l'ensemble du réseau. Ce plan est un complément au plan "Nombreuses victimes" établi par la Protection Civile.

Suite à des problèmes de discipline des élèves sur les quais du nouvel arrêt "Mamer-Lycée", une campagne de sensibilisation a été lancée par les CFL en collaboration avec les responsables du lycée.

2.1.4.2. La sécurité du travail

Dans le domaine de la sécurité du travail, on peut noter une légère diminution des accidents de travail par rapport à 2002. Plusieurs services ont même pu noter une amélioration considérable par rapport à l'année précédente. Néanmoins, le nombre des accidents de travail reste élevé dans les deux ateliers de Luxembourg et Pétange. Les responsables des ateliers ont fixé des objectifs de réduction du nombre des accidents et ont été invités à établir un plan d'action reprenant des mesures adéquates pour remédier à cette situation.

Afin d'éviter que des accidents similaires ne se reproduisent, le Service Qualité, Sécurité et Environnement (QSE) a incité les services à créer des affiches reprenant les causes et les conséquences exactes des accidents survenus. De cette manière, on s'attend à sensibiliser le personnel à éviter les situations à risque et à améliorer ainsi les méthodes de travail.

Les mesures d'amélioration de la sécurité au bâtiment de la Direction Générale des CFL ont évolué positivement. De nouveaux plans d'évacuation ont été affichés et une nouvelle consigne d'évacuation du bâtiment en cas d'incendie a été élaborée. Des équipes de sécurité ont été mises en place et leurs membres ont été formés quant aux risques d'incendie et à l'application correcte des moyens d'intervention.

Suite aux obligations légales définies par la loi du 17 juin 1994, les CFL vont, en 2004, définir les postes de travail à risques et en faire une analyse de risque.

Le port obligatoire des gilets de sécurité a été instauré auprès du personnel d'accompagnement des trains et des chefs de surveillance des gares. Ces catégories du personnel étaient les seules à être, jusqu'à présent, dispensées à porter le gilet de sécurité pour traverser les voies.

Des souliers de protection encore plus performants ont été acquis et un catalogue reprenant l'ensemble des équipements de protection disponible a été établi.

Des campagnes de sécurité visant le port du gilet de sécurité et des brodequins de sécurité ont été lancées auprès des conducteurs de locomotives.

Afin d'améliorer encore la visibilité du personnel travaillant dans les voies, le port complet de vêtements de protection réfléchissants a été rendu obligatoire. Les règlements ont été adaptés en conséquence, et une campagne de sensibilisation a été réalisée.

Afin de faire baisser le nombre d'accidents de trajet, les CFL proposent à tout leur personnel de participer à un stage de conduite auprès du centre de formation pour conducteurs.

13 agents ont suivi des cours de formation théoriques et pratiques dans le domaine de l'utilisation des grues auxiliaires montées sur locotracteurs et camions CFL, et 125 agents ont été formés dans la manutention manuelle (gestes et postures).

2.1.5.

La qualité au sein de l'entreprise

2.1.5.1. La qualité réalisée

La réalisation concrète des actions qualité, retenues dans le plan d'actions qualité des CFL selon la norme européenne régissant la qualité de service des transports publics, est en cours. Ce plan d'actions regroupe 38 actions, dont une partie a déjà pu être finalisée.

Dans le but de motiver, de sensibiliser et d'impliquer l'ensemble du personnel dans la démarche qualité, un deuxième dépliant informant sur les actions qualité a été transmis à chaque agent des CFL. Les actions réalisées y sont décrites, et un numéro téléphonique interne est prévu auquel chaque agent constatant un problème de qualité peut s'adresser.

La qualité des gares de Bettembourg et de Wasserbillig a été auditée en présence des responsables des services concernés et du directeur du ressort.

Un projet d'intégration des critères qualité dans la formule d'intéressement est en cours. D'ailleurs, suivant les informations de la part d'un consultant préparant les CFL à la libéralisation du transport, la qualité de service deviendra un des facteurs clés dans le monde ferroviaire libéralisé.

Pour connaître la qualité du service offert par les CFL, les indicateurs qualité ont été mesurés en 2003. Il est prévu de répéter ces mesures internes de la qualité au moins 3 fois par an. Pour garantir l'objectivité de ces mesures, celles-ci sont réalisées par un bureau externe sur la base de fiches de mesures élaborées par les CFL, en conformité avec les objectifs fixés dans le référentiel qualité adopté par le Conseil d'Administration.

Les critères suivants ont été mesurés:

- Offre de service,
- Accessibilité,
- Information du client,
- Assistance et communication avec le client,
- Confort,
- Propreté.

Ces mesures ont fait ressortir qu'en matière de communication et d'assistance portées à notre clientèle, notre personnel est très bien perçu par notre clientèle. Cependant d'importantes déficiences persistent surtout dans les domaines de l'accessibilité, en rapport avec la signalétique de nos gares et haltes, et l'information du client en cas de situation perturbée.

La répétition de ces mesures permet de produire des résultats pertinents sur l'ensemble du réseau. Sur la base de ces résultats, les personnes responsables des différents services des CFL réalisent des améliorations concrètes sur le terrain. Les services ont nommé des "coordinateurs qualité" informés de leur rôle par la division qualité du Service QSE des CFL. Ces coordinateurs aideront à sensibiliser le personnel de leur service d'attache et font le lien direct entre leur chef de service, le personnel et le Service QSE.

2.1.5.2. La qualité attendue par nos clients

Afin d'être en mesure de bien cerner et comprendre les attentes de notre clientèle, il est prévu d'effectuer une enquête "satisfaction client" au cours de l'année 2004.

2.1.5.3. Les processus

Dans le domaine de la description des déroulements de travaux ayant attrait à la qualité, il est à noter que le processus "Traiter une réclamation client" a été finalisé en 2003. Suite aux multiples réclamations en relation avec les installations de préchauffage du matériel roulant, il a été décidé de documenter un processus "Préchauffage". En outre, l'élaboration des procédures "Information du client en cas de situation perturbée" et "Organisation d'assistance au voyageur à mobilité réduite" est en cours.

2.1.5.4. 2003 - l'année européenne des personnes handicapées

Des informations sur l'accessibilité des 10 principales gares du réseau ont été intégrées dans le fascicule horaire, une annexe avec des informations plus détaillées est en cours d'élaboration. Ces analyses d'accessibilité ont été réalisées ensemble avec l'association Info-Handicap. Les études d'accessibilité seront étendues à tout le réseau ferré luxembourgeois dans les mois prochains.

2.1.5.5. Amélioration de la qualité sur le sillon mosellan

La propreté des trains circulant sur le sillon mosellan a été mesurée par les CFL en août 2003 sur la base de fiches de mesure élaborées par un bureau de mesure français. A noter que le Conseil Régional de Lorraine avait chargé ce bureau de faire des mesures de propreté sur le territoire français. Les résultats des mesures ont été échangés avec le responsable qualité de la SNCF. Pendant la même période, les CFL ont mesuré les informations fournies en gare de Luxembourg en cas de situation perturbée concernant les circulations des trains sur le sillon mosellan, le taux de conformité étant de 72 %.

En outre le Conseil Régional de Lorraine a chargé le bureau EFFIA de mesurer la ponctualité des trains circulant sur le sillon mosellan. Suite aux premiers résultats de ces mesures, réalisées fin 2003, les responsables des CFL et de la SNCF se sont concertés afin de faire des efforts dans le domaine de la ponctualité sur ce sillon. Un plan d'action y relatif sera établi début 2004.

2.1.5.6. La sûreté au sein de l'entreprise

Les travaux des différents groupes de travail, formés en vue d'améliorer la sûreté dans les transports publics, évoluent de façon continue. L'Instruction Générale N°38 "Prise en charge des agents victimes ou témoins d'agressions ou d'accidents de personnes aux CFL" a été finalisée et diffusée au sein de l'entreprise. De plus, une série de formations "Gérer une situation conflictuelle" s'est achevée.

Un règlement d'ordre interne a été mis en vigueur et affiché dans toutes les gares du réseau. Les agents de la firme Securicor ont été sensibilisés à faire respecter ce règlement.

Dans le cadre des travaux de transformation de la Gare de Luxembourg, un certain nombre de changements ayant trait à la sûreté est prévu, ces transformations touchant également la place de la gare.

2.1.6.

L'entreprise et l'environnement

Conformément à la demande du Ministère des Transports, les points les plus sensibles concernant les émissions sonores ont été recensés dans le cadre du cadastre des nuisances sonores sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Les résultats, reflétant la situation acoustique actuelle sur le réseau ferré existant, sont désormais disponibles. Par cet outil informatique, il est désormais possible, en fixant différentes valeurs limites acoustiques, d'évaluer les coûts d'assainissement incombant à l'infrastructure et à l'opérateur, tout en prenant en compte les concepts d'exploitation futurs.

Dans le bâtiment de la Direction Générale, les CFL ont élaboré un concept de tri et de gestion de déchets. Ce concept se situe dans le cadre des obligations législatives à respecter, en l'occurrence la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets. La finalité de ce concept est la collecte séparée des déchets qui se prêtent à une valorisation, de façon à récupérer un maximum de matières premières secondaires.

Le système de collecte des déchets a été entre-temps élargi aux quais et au hall de la Gare de Luxembourg. En effet, différents systèmes de bacs de collecte de déchets nouveaux ont été évalués ensemble avec les services concernés. Le but en est d'offrir aux clients des CFL la facilité d'éliminer les déchets dans des bacs de collecte séparés. Ce nouveau système de collecte permettra de collecter deux fractions supplémentaires, le plastique et les canettes à boissons faisant partie de la fraction « PMC » (plastiques, métal, cartons à boisson).

Pour évaluer les nuisances sonores à l'arrêt Dudelange/Centre, les CFL ont chargé un organisme agréé de réaliser des mesures de bruit. Le rapport y relatif a été transmis aux CFL en juin 2003. Des mesures en vue d'une réduction des nuisances sonores sont indiquées, et leur faisabilité sur le terrain est étudiée par les services concernés.

La démarche en vue de la mise en conformité du terminal existant de la filiale "Container Logistics Bettembourg", avant implantation du nouveau terminal, suivant la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, est en cours. Dans le cadre des obligations de la loi précitée, la division environnement du Service QSE assiste les responsables de la société CLB, et a réalisé le plan de prévention et de gestion des déchets.

Les demandes d'autorisation suivant la loi sur les établissements classés pour la mise à double voie de la ligne Luxembourg - Pétange et Luxembourg - Sandweiler, y compris l'évaluation des incidences sur l'environnement, sont en cours. Au cours de ce projet, les effets principaux sur l'environnement et la sécurité ont été identifiés et évalués.

2.1.7.

Le transport de personnes effectué en autonomie commerciale

2.1.7.1. Le trafic voyageurs international organisé

Généralités

L'exercice 2003 est marqué par une légère régression du trafic en général, plus accentuée à destination de la Suisse, de l'Italie et des Pays-Bas, moins accentuée à destination de la France. Pour ce qui est du trafic vers nos deux autres pays limitrophes, à savoir l'Allemagne et la Belgique, force est de constater une progression du chiffre d'affaires, 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 ont évolué positivement.

La vente du produit "ESCAPADE", destiné aux voyageurs isolés ou aux mini-groupes de 2 à 5 personnes, a progressé de 4 % en nombre de voyageurs et de 13,22 % en chiffre d'affaires au cours de l'année 2003. Le nombre de titres vendus s'élève à 25562 exemplaires pour le transport de 36438 voyageurs.

Le produit "PASS PARTOUT", destiné aux jeunes de moins de 26 ans et commercialisé par tous les points de vente CFL au prix de 14,00 € (prix au 15.12.02), s'est vendu au nombre de 27399 titres, ce qui représente une légère régression de l'ordre de 1,7 %.

Destination Allemagne

A l'instar des années précédentes, la vente de l'offre spéciale "Tagesrückfahrkarte Trier" valable entre le Grand-Duché et la ville de Trèves, a évolué de quelque 7% en nombre de titres vendus.

Il y a lieu de constater que la nouvelle structure tarifaire DB, applicable depuis le 15 décembre 2002, a généré du trafic supplémentaire entre le Grand-Duché et la République Fédérale.

Destination France

Contrairement aux exercices antérieurs, les ventes à destination de la France enregistrent une très légère régression de l'ordre d'un demi pour cent en chiffre d'affaires.

2.1.7.2. Les trains spéciaux et les événements pro ferroviaires

Tout comme les années précédentes, les CFL ont organisé différents trains spéciaux.

2.1.8. Le transport de fret

2.1.8.1. L'évolution du trafic

L'évolution du trafic FRET des CFL est tributaire de la mauvaise conjoncture économique et industrielle qui a provoqué une diminution du tonnage total de l'ordre de 9,51 %. Les tableaux ci-après reprennent les tonnes nettes ainsi que les tonnes/kilomètres de tous les trafics de fret.

Unité : millier de tonnes

<i>Trafic total</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2003/2002</i>	<i>2003/2001</i>
Départ / Arrivée	8.716	8.214	7.744	- 5,72	- 11,15
Transit	6.956	6.988	6.036	- 13,62	- 13,23
Sous-total	15.672	15.202	13.780	- 9,35	-12,07
National	2.939	2.723	2.440	-10,39	- 16,98
Total	18.611	17.925	16.220	- 9,51	- 12,85

Ce premier tableau montre une diminution de 9,51% des tonnes nettes transportées.

En comparant les tonnages transportés en 2002 et 2003, il faut constater une régression de l'ordre de 9,35 % pour le trafic international, et de 10,39 % pour le trafic national.

Unité: millier de tonnes-km

<i>Trafic total</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2003/2002</i>	<i>2003/2001</i>
Départ / Arrivée	274.717	261.456	252.631	- 3,38	- 8,04
Transit	251.235	253.008	229.799	- 9,17	- 8,53
Sous-total	525.952	514.464	482.430	- 6,23	- 8,27
National	107.879	102.911	85.653	- 16,77	- 20,60
Total	633.831	617.375	568.083	- 7,98	- 10,37

Ce deuxième tableau fait ressortir une diminution de 7,98% des tonnes/kilomètres.

2.1.8.2. *Le trafic intérieur*

La baisse de plus de 10% du trafic national concerne surtout l'approvisionnement en ferrailles via le port de Mertert et le trafic de sables et de graviers.

2.1.8.3. *Les trafics à l'importation et à l'exportation*

La baisse de trafic, plus importante en importation qu'en exportation, 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 en forte régression par rapport à l'exercice 2002. Les secteurs les plus touchés sont le trafic combiné, les produits pétroliers, les produits sidérurgiques, les papiers et les voitures automobiles.

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>	2001	2002	2003	<i>variations en %</i>	
				2003/2002	2003/2001
International					
Départ	164,0	137,4	137,3	- 0,07	- 16,28
Arrivée	158,5	136,7	115,9	- 15,22	- 26,88
Transit	3.232,6	3.227,8	2.774,4	- 14,05	- 14,17
Sous-total	3.555,1	3.501,9	3.027,6	- 13,54	- 14,84
National	40,3	38,1	36,1	- 5,25	- 10,42
Total général	3.595,4	3.540,0	3.063,7	- 13,45	- 14,79

Unité: millier de tonnes - km

<i>Trafic intermodal</i>	2001	2002	2003	<i>variations en %</i>	
				2003/2002	2003/2001
International					
Départ	2.820	2.566	2.626	- 2,34	- 6,88
Arrivée	3.278	2.827	2.480	- 12,27	- 24,34
Transit	115.278	115.160	98.630	- 14,35	- 14,44
Sous-total	121.376	120.553	103.736	- 13,95	- 14,53
National	1.931	1.826	1.733	- 5,09	- 10,25
Total général	123.307	122.379	105.469	- 13,82	- 14,47

Le trafic combiné accuse donc une chute d'un demi-million de tonnes. Plusieurs raisons peuvent être évoquées: le tunnel Monte Olimpino 2, entre l'Italie et la Suisse, a été fermé jusqu'en mai, le trafic a donc été dévié par d'autres itinéraires ne passant pas nécessairement par le Luxembourg. Des mouvements sociaux ont perturbé, voire complètement arrêté, le trafic, principalement en mai et en juin.

En outre, le transfert de trafics sur l'axe via l'Allemagne continue, accentué entre autres par la mise en place de nouvelles offres de service, commercialisées par des nouveaux entrants sur le marché.

2.1.8.6. *Le corridor BELIFRET*

Le corridor Belifret en chiffres depuis sa mise en circulation le 12 janvier 1998:

<i>Année</i>	<i>Nombre de trains</i>	<i>Tonnes transportées</i>
1998	724	515 236
1999	1 022	713 843
2000	1 306	760 132
2001	1 248	902 766
2002	1 153	890 972
2003	882	760 132
Total	6 335	4 543 081

En 2003, le trafic a fortement diminué sur ce corridor par rapport à l'année 2002. Ceci s'explique par la suppression de deux sillons au courant de l'année. Seulement quatre sillons, sur un éventail d'une trentaine de sillons, étaient régulièrement utilisés (5 fois par semaine). Suite à l'intégration du corridor Belifret au RailNetEurope, le guichet unique, installé auprès des CFL, n'a plus effectué d'attribution de sillons pour 2003.

Toutes ces considérations ont amené le comité de pilotage du Belifret à décider unanimement, par avenant N°1 à l'accord-cadre du Belifret, en date du 3 décembre 2003, de "mettre en veilleuse" cet accord-cadre. Ainsi au 1er janvier 2004, il a été mis fin au mandat des CFL en leur qualité de guichet unique du Belifret. La propriété du logotype "Belifret", qui a été cédée aux CFL fin 2000, reste valable.

Toute connexion au site Internet Belifret est directement déviée sur le site du RailNetEurope.

37% des trains (26% en 2002) du corridor Belifret arrivaient à destination avec un retard supérieur à 60 minutes. 40% des trains (41% en 2002) étaient à l'heure. Parmi les différentes causes de retard, l'attente d'une locomotive a été de loin la plus fréquente.

2.1.9. Les ressources humaines

2.1.9.1. *Le personnel actif*

Le tableau ci-après regroupe les embauchages de personnel, et les reprises, par exemple après un congé sans traitement, réalisés au cours de l'exercice 2003 pour la société-mère des CFL:

Cadre hors statut:	-	
Employés privés à contrats individuels:	-	
Carrière inférieure:	25	agents
Carrière artisanale:	42	agents
Carrière moyenne:	5	agents
Carrière supérieure:	<u>22</u>	agents
Total:	94	agents

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 167, l'effectif sur place a connu une diminution de 73 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 3120 personnes, tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2003 s'est élevé à 3097 agents.

Ci-après le tableau récapitulatif du personnel du groupe CFL sur place en date du 31 décembre 2003:

	<i>Hors statut</i>	<i>Cadre permanent</i>	<i>Personnel auxiliaire</i>	<i>Autres</i>	<i>TOTAL</i>	<i>ETP¹ à déduire</i>	<i>TOTAL² disponible</i>
Société-mère	42	3027	25	3	3097	24,60	3072,40
ELC	0	32		9	41	0,75	40,25
CFL-Evasion	0	4		8	12		12,00
CFL-Immo	1	6		0	7		7,00
C.L.B. S.A.	0	0		34	34		34,00
ACTS S.A.	0	0		13	13		13,00
Totaux	43	3069	25	67	3204	25,35	3178,65

2.1.9.2. *Le personnel retraité*

En date du 31 décembre 2003, 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 2003, la longueur totale des lignes s'élève à 275 kilomètres, dont:

- 140 kilomètres à double voie, et
- 135 kilomètres à voie unique.

La longueur totale des voies est de 618 kilomètres dont 436 kilomètres de voies principales et de gare, et 182 kilomètres de voies de service.

Le réseau ferré comprend entre autres 1.012 appareils de voie. 95% du réseau sont électrifiés, soit une longueur totale de 575 kilomètres de voies, dont

- 48 kilomètres de voies en courant continu 3 kv et

¹ Equivalent Temps Plein

² y compris le personnel en stage de formation

- 527 kilomètres de voies en courant alternatif monophasé 25 kv/50Hz.

2.1.10.1.2. Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

Passages à niveau

Dans le cadre du projet de renouvellement systématique des passages à niveau sur le réseau, 12 passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée.

Lors de la mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé dans la gare d'Esch-sur-Alzette, les temps de fermeture des PN 91 et 91a à Schiffflange ont été optimisés à l'aide d'un interface "WS" (Wirksamschaltung - équipement par lequel les organes d'annonce sont rendus opérationnels par l'établissement d'un itinéraire) entre les installations techniques du poste de signalisation et les passages à niveau.

Renouvellement et modernisation aux installations de voie

Ligne Luxembourg - Troisvierges:

Aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie de la ligne du Nord.

Viaduc de Pulvermuehle:

Renouvellement des voies avec sécurisation par contre-rails.

Viaducs de Clausen, Pfaffenthal et Niedergrünwald:

Sécurisation par pose de contre-rails des voies.

Gare de Lorentzweiler:

Pose de l'embranchement Kléck en gare de Lorentzweiler (aire de déchargement pour le chantier de la route du Nord).

Ligne Luxembourg - Kleinbettingen:

Renouvellement de voie complet en profil UIC60 sur traverses en bois par train de dégarnissage et de pose du tronçon de ligne entre Mamer et Kleinbettingen sur ± 5 km, entre les P.K. 11,120 et P.K. 16,220 VD, à l'exception du quai de Capellen sur ± 275 m'.

Gare de Bertrange:

Renouvellement de 4 appareils de voie en gare de Bertrange, côté Kleinbettingen.

Gare de Capellen:

Renouvellement d'un appareil de voie en gare de Capellen et renouvellement du tronçon de voie le long des quais en gare de Capellen (VG et VD).

Gare de Rodange:

Renouvellement de voie et d'appareils de voie des voies de service.

Ligne Zoufftgen - Luxembourg:
Renouvellement de rails entre Bettembourg et Luxembourg.

Ligne Bettembourg - Dudelange:
Extension du réseau ferroviaire jusqu'à Volmerange-les-Mines.

Gare Esch-sur-Alzette:
Pose d'un appareil de voie en gare d'Esch/Alzette, tête Lallange (accès ARCELOR).

Réseau CFL:
Installation de crocodiles pour le dispositif de sécurité MEMOR II+.

Ligne Ettelbruck – Bissen:
Adaptation de la voie à la pose de balises ETCS.

Gare de Belval-Usines:
Adaptation des installations ferroviaires, avec pose de 4 appareils de voie de l'embranchement ARCELOR en Gare de Belval-Usines en vue de la mise en service de l'embranchement unique.

Adaptation et modernisation aux installations de signalisation

Gare de Luxembourg:

- Modernisation du poste de signalisation informatisé (PSI) de Luxembourg au niveau de la desserte des installations de sécurité par l'aménagement d'un interface homme - machine c. à d. interface écran / souris (ISA mit Mausbedienung).
- Modifications aux installations de signalisation permettant la remise en état et l'élargissement du tablier du Viaduc de Pulvermuehle.

Gare de Wiltz:
Dans le cadre de la modernisation de la gare de Wiltz et de la création d'un poste d'espacement entre Kautenbach et Wiltz, les travaux d'aménagement d'un bâtiment modulaire, abritant les équipements techniques et le personnel de desserte pour la commande locale, ont débuté au mois de novembre.

Gare de Wasserbillig:
Aménagement d'une installation de commande de réchauffage des aiguilles en gare de Wasserbillig.

Poste de signalisation informatisé d'Esch-sur-Alzette:

- Mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé d'Esch-sur-Alzette pour la desserte des installations de sécurité par un interface écran / souris, commandant toutes les installations de sécurité d'Esch/Alzette, Noertzange, Scheuerbusch, Brucherberg, Tétange et Rumelange. Les nouvelles installations offrent la possibilité de desservir l'embranchement de l'usine ARCELOR à Esch-Schifflange directement par trains en provenance de Noertzange, sans transit par la gare d'Esch/Alzette.
- Aménagement d'un bâtiment modulaire abritant les équipements techniques et le personnel de desserte.
- Dans le cadre de la modernisation de la gare d'Esch-sur-Alzette, les installations des passages à niveau (PN) automatiques 91, 91a, 92 à Schifflange et 93 sur la ligne

Esch/Alzette – Audun-le-Tiche ont été intégrées dans la desserte du poste, soit à l'aide d'un interface "WS", soit en réalisant une dépendance avec les signaux (PN 92).

- En même temps le nouveau poste a été équipé d'une installation de suivi et de commande automatique de la marche des trains.

Gare de Bettembourg (PDC et PDT):

Aménagement d'une Installation Permanente de Contre - Sens (IPCS) entre Thionville et Bettembourg.

Quai de Volmerange-les-Mines:

Dans le cadre de la prolongation vers Volmerange-les-Mines de l'antenne ferroviaire Bettembourg - Dudelange/Usines, les installations de signalisation et de sécurité du poste de Dudelange/Usines ont été adaptées par la création d'itinéraires - train supplémentaires, l'aménagement de trois nouveaux signaux ainsi que le déplacement d'un signal existant.

Gare de Rodange:

Dans le cadre de la modernisation et de la création de la situation définitive des installations voie en gare de Rodange, les adaptations et les aménagements relatifs aux installations de signalisation et de sécurité ainsi qu'aux installations de télécommunication ont été achevés fin juillet.

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-sur-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

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

- Construction et mise en service du poste à autotransformateurs de Schrassig,

- Construction et mise sous tension des postes à autotransformateurs de Hagelsdorf et de Mertert,
- Mise en service des postes à autotransformateurs de Daerenbusch et de Dommeldange,
- Réalisation des interfaces avec la caténaire aux postes à autotransformateurs de Huncherange, Daerenbusch, Dommeldange, Schrassig, Hagelsdorf et Mertert,
- Installation du système d'alimentation à 2x25kV sur la ligne Berchem-Alzingen-Oetrange ainsi qu'en gare de Luxembourg.

Gare de Rodange:

Adaptation et renouvellement des installations caténaires dans le cadre du projet de modernisation.

Gare d'Esch-sur-Alzette:

- Poursuite des travaux de mise à niveau des installations de traction électrique complétés par un nouveau découpage électrique,
- Révision intégrale des lignes de contact et des équipements respectifs au viaduc d'Esch/Alzette.

Gare de Luxembourg/Viaduc de Pulvermuehle:

Adaptation des installations caténaires dans le cadre du projet de remise à niveau de l'ouvrage.

Ligne de Luxembourg - Wasserbillig:

- Adaptation des installations caténaires dans le cadre de la reconstruction du Pont Rail Scheidhof au P.K. 5,474,
- achèvement des travaux de modernisation des installations de traction électrique en gare de Wasserbillig,
- adaptation des lignes de contact suite à la reconstruction du Passage Supérieur situé au P.K. 11,630 en gare d'Oetrange et suite à la construction d'un Passage Souterrain en vue de la suppression du PN 70 à Biwer.

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg:

Remplacement de 6 supports caténaires dans le cadre du renouvellement du mur de soutènement au P.K. 0,675 - 1,090.

Ligne de Luxembourg – Kleinbettingen:

- Remplacement des interrupteurs 3 kV en gare de Kleinbettingen complété par la mise en service d'un poste asservi de télécommande,
- adaptation des caténaires dans le cadre de la création d'un nouvel arrêt au lycée Josy Barthel à Mamer,
- mise en service d'un poste asservi supplémentaire de télécommande en gare de Luxembourg,
- installation d'un système d'asservissement entre les disjoncteurs de la sous-station 3kV DC de Hollerich et le poste de sectionnement de Kleinbettingen.

Ligne de Bettembourg - Dudelange/Usines - Volmerange:

- Electrification du prolongement de ligne entre Dudelange/Usines - Volmerange et adaptation des installations caténaires en gare de Dudelange/Usines.

Réseau entier:

Installation de 11 transformateurs de service auxiliaires supplémentaires destinés au réchauffage des aiguilles.

Adaptation et modernisation des installations de télécommunication

Gare de Mersch:

Aménagement d'un équipement de vidéosurveillance.

Quai "Mamer-Lycée":

Aménagement d'un équipement de sonorisation, d'horloges et d'équipements de télécommunication.

Gare d'Esch-sur-Alzette:

L'aménagement d'une nouvelle installation numérique de télécommunications, 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 d'Esch-sur-Alzette. En outre, un nouvel équipement digital pour l'enregistrement des conversations avec le chef de circulation a été installé.

Gare de Dudelange/Usines:

L'aménagement d'une nouvelle installation numérique de télécommunications, de sonorisation et radiotéléphonique a été réalisé pour les besoins de l'exploitation dans le cadre de l'extension du réseau ferroviaire vers Volmerange-les-Mines.

Quai de Volmerange-les-Mines:

Aménagement d'un équipement de sonorisation, d'horloges et d'équipements de télécommunication.

Réseau CFL:

Remplacement des différents anciens autocommutateurs téléphoniques du réseau CFL par l'aménagement à Luxembourg, Bettembourg, Esch/Alzette, Pétange, Wasserbillig, Ettelbruck, Wilwerwiltz et Troisvierges d'autocommutateurs numériques interconnectés, ne demandant plus la formation de préfixes d'appel à l'intérieur du réseau. La mise en place d'un standard unique a permis de centraliser les appels en provenance des réseaux publics. D'autre part un poste de maintenance central pour l'ensemble du réseau téléphonique CFL a été réalisé.

Fibres optiques:

Dans le cadre de ce projet, un câble à fibres optiques a été posé sur la ligne Luxembourg - Kleinbettingen et sur le tronçon Luxembourg - Dommeldange.

Renouvellements et entretiens aux bâtiments et ouvrages

Ligne de Kautenbach - Wiltz:

Les travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la modernisation de la ligne entre les points kilométriques (PK) 3,200 à 7,200 et 8,300 à 9,200 (phase 2) ont été démarrés (reconstruction de 9 ponts, consolidation de talus et renaturation du cours d'eau de la "Wiltz" longeant le domaine ferroviaire). Les études concernant le tronçon entre les PK 7,200 et 8,300 ont été finalisées.

Ligne du Nord:

- Des travaux d'entretien ont été réalisés dans les tranchées rocheuses sur l'ensemble de la ligne, ainsi que des travaux de confortement sur les parois situées entre les PK 51,296 à 51,399 et 64,640 à 64,820.
- Les opérations de stabilisation et de confortement du talus rocheux situé entre les PK 48,100 et 48,550 (Ettelbruck) ont été entamées.
- Des travaux d'entretien courant sur les ouvrages d'art situés entre les PK 62,000 et 83,000 ont été effectués.
- Des études relatives au remplacement du pont rivière et passage inférieur situé au PK 85,122 (Troisvierges) ont été entamées.
- Des études en vue de la reconstruction de 23 aqueducs entre les PK 62,000 et 91,000 ont été finalisées.
- Les travaux de génie civil concernant le prolongement et la reconstruction du souterrain à voyageurs et pour piétons de la gare de Dommeldange ont été achevés. L'étude pour l'installation de plates-formes pour personnes handicapées est en cours.
- Les études pour l'augmentation de la capacité des parkings en gares de Troisvierges, Wiwerwiltz et Mersch ont été entamées.

Ligne de Luxembourg - Wasserbillig:

- En gare de Wecker la remise en état du souterrain à voyageurs et pour piétons a été achevée.
- Les travaux de reconstruction du passage inférieur situé au PK 5,447 (Scheidhof) ont été entamés.
- Des travaux d'entretien ont été réalisés dans les tranchées rocheuses sur l'ensemble de la ligne ainsi que des travaux de confortement sur les parois situées aux PK 2,120; 2,400; 7,750; 29,520 et 31,572.
- Les études pour la sécurisation du mur de soutènement situé au PK 37,150 (Wasserbillig) ont été finalisées et les travaux mis en soumission.
- Les travaux de remise en état et d'élargissement du pont rivière situé au PK 31,620 ont été démarrés.
- L'isolation d'étanchéité du souterrain de Sandweiler a été renouvelée.
- Les quais des arrêts de Cents et Sandweiler ont été dotés de bandes de guidage pour personnes malvoyantes.
- Les travaux de suppression du passage à niveau 70 à Biwer ont été achevés.
- Des abris pour voyageurs ont été installés sur les quais des arrêts de Roodt et de Betzdorf.
- Les études en vue de la mise à double voie du tronçon Luxembourg – Sandweiler ont été poursuivies.

Ligne de Pétange - Luxembourg et de Pétange - Rodange:

- Les études en vue de la suppression des passages à niveau de la ligne ont été entamées sous le pilotage de l'Administration des Ponts et Chaussées.
- Les travaux d'études concernant la mise à double voie de la ligne ont été mis en soumission, adjugés et ont démarré.
- Les travaux d'études géotechniques et d'ingénieur concernant la stabilisation du talus situé au PK 2,500 ont été finalisés.
- Les études en vue de la construction du nouvel arrêt «Pétange-Lycée» ont été finalisées.
- Renouvellement et modernisation des installations fixes en gare de Rodange. Travaux en cours.

- Etude, mise en soumission et adjudication des travaux de renouvellement de l'installation de l'éclairage des voies.

Ligne de Pétange – Esch-sur-Alzette:

- Une potence pour installations de signalisation a été construite et installée en gare d'Esch/Alzette.
- Les études détaillées pour la nouvelle gare routière d'Esch/Alzette ont été entamées.
- Des études relatives à la remise en état du passage inférieur situé au PK 6,571 ont été réalisées et les travaux mis en soumission.
- Mise en soumission du grillage extérieur du nouveau poste de signalisation informatisé en gare d'Esch/Alzette.

Ligne de Luxembourg - Kleinbettingen:

- Le nouvel arrêt ferroviaire "Mamer-Lycée" a été construit et mis en service.
- Des abris pour voyageurs ont été installés sur les quais des arrêts de Kleinbettingen, Mamer et Bertrange.
- Etude, mise en soumission et adjudication des travaux relatifs à l'agrandissement du parking P&R en gare de Kleinbettingen.
- Les études pour l'agrandissement du parking P&R en gare de Bertrange-Strassen ont été entamées.
- Etude, mise en soumission et adjudication des travaux de renouvellement des deux quais en gare de Mamer.

Ligne de Zoufftgen – Luxembourg:

- Les travaux de génie civil en vue de l'aménagement d'une troisième voie dans le triangle de Fentange entre les PK 10,364 et 11,400 ont été entamés.
- La reconstruction du mur de soutènement situé à gauche entre les PK 0,675 et 1,090 a été entamée.
- Les travaux de reconstruction du passage inférieur au PK 9,952 avec adaptation de la voirie ont été achevés.
- Les travaux de génie civil en vue du ripage de la 3ème voie entre les P.K. 11,400 et 13,800 ont été entamés.
- Le remplacement de la toiture plate du bâtiment Centre Opérationnel au triage de Bettembourg-Dudelange par une toiture à plans inclinés a été réalisé. Le remplacement des fenêtres par des fenêtres à haut pouvoir isolant acoustique est prévu pour l'exercice 2004. Le renouvellement de la façade par une façade isolante est également prévu pour l'exercice 2004.

Ligne de Berchem - Oetrange:

Le remplacement du tablier avec remise en état des culées du pont rivière situé au PK 1,706 a été réalisé.

Ligne de Bettembourg - Dudelange:

- Les études en vue de la construction d'un deuxième quai avec aménagement d'un souterrain pour voyageurs en gare de Dudelange-Usines ont été réalisées.
- Les études en vue de la suppression du passage à niveau 103a à Dudelange ont été poursuivies.
- L'extension de la ligne vers Volmerange-les-Mines et l'aménagement d'un nouvel arrêt ont été réalisés.
- Le prolongement du quai 1 en gare de Dudelange/Usines ainsi que l'aménagement d'un quai provisoire avec passerelle ont été réalisés.

Gare de Luxembourg:

- Une remise en état complète avec élargissement du tablier du viaduc de Pulvermuehle a été réalisée.
- Les études géotechniques et d'ingénieur pour le viaduc de dédoublement de Pulvermuehle ont été poursuivies.
- Des études de faisabilité pour l'adaptation des quais et de la tête Nord de la gare en vue de la circulation des trains-trams ont été effectuées.
- Une expertise concernant l'état des passages supérieurs de la rue d'Alsace et de la rue Muehlenweg ainsi que du saut-de-mouton situé au PK 15,748 a été réalisée et des études internes ont été démarrées en vue de la reconstruction du saut-de-mouton qui se trouve dans un état critique.
- Mise en soumission des travaux de dépollution au dépôt de Luxembourg en vue de la réalisation du nouveau Centre de Remisage et de Maintenance.
- Les études pour la réalisation du Centre de Remisage et de Maintenance sont en cours. Le début des travaux sur site est prévu pendant l'exercice 2004.
- Les travaux de fourniture et de pose d'un bâtiment modulaire appelé à remplacer le bâtiment commun GR/TR à Luxembourg-Sud "Aussen" ont été adjugés.
- Les travaux de transformation dans le bâtiment voyageurs pour les besoins des services de la Police Grand-Ducale ont été achevés. Mise en conformité d'un ancien monte-charge.

Ateliers de Luxembourg, site Nord:

- Les travaux d'aménagement de chantiers de travail aux voies 2' et 4' pour l'entretien des autorails 2100 et des AE 250, 260 et TR Nng sont entamés.
- Une révision sommaire de la toiture avec colmatage des parties de couverture défectueuses a été réalisée.

Direction Générale:

- Le renouvellement des locaux sanitaires a débuté.
- Le renouvellement de la toiture en tôles en inox sur l'aile côté place de la gare a été réalisé. Les travaux de réaménagement des façades ont été achevés. Un nouveau monte-charge a été installé dans la cour intérieure.
- Etude, mise en soumission et adjudication des travaux de renouvellement de l'installation de préchauffage électrique des voitures à voyageurs en gare de Luxembourg.

Gares diverses:

- Gare de Bettembourg, bâtiment-voyageurs: Réaménagement complet du guichet et du hall des pas perdus avec aménagement de locaux pour les besoins du Service AV.
- Gare de Bettembourg, magasin MEMB: Etude, mise en soumission et adjudication des travaux de renouvellement du pont-portique au dépôt de rails.
- Gare de Bettembourg, Poste Directeur et Centre opérationnel: Remplacement des installations de détection incendie. Les travaux de remplacement des installations de chauffage, de ventilation et de climatisation du Bâtiment Centre Opérationnel sont adjugés.
- Gare de Wiltz: Les travaux de réaménagement complet de la halle à marchandises pour les besoins de l'Administration des Douanes et Accises ont été réalisés.
- Les travaux de remise en état de la toiture du bâtiment-voyageurs ont été adjugés.
- Gare d'Ettelbruck: Les travaux d'agrandissement du bâtiment commun ont démarré.

- Gare de Troisvierges: Renouvellement de l'installation de préchauffage électrique des voitures à voyageurs.
- Gare de Mamer: Les travaux de remise en état intérieur et extérieur du bâtiment-voyageurs ont débuté et seront achevés au courant de l'exercice 2004.
- Gare de Pétange: Renouvellement de la toiture du bâtiment-voyageurs. Le renouvellement de la façade côté rue du "Wagonnage" aux Ateliers de Pétange a été réalisé.
- Gare de Bertrange-Strassen : Les travaux de remplacement des fenêtres du PD ont été adjugés.
- Gare d'Esch/Alzette, Poste de Signalisation et bâtiment-voyageurs: Aménagement de 2 postes de transformation et de 2 groupes de secours. Les travaux de remplacement de l'ascenseur logements du bâtiment Voyageurs sont terminés. Les installations de climatisation du Centre d'Accueil et de Vente ont été transformées.
- Triage de Bettembourg et embranchement unique en gare de Differdange: Réaménagement de 2 installations pneumatiques essais freins.
- Remplacement de climatiseurs des salles des relais du Poste Directeur C à Bettembourg, du Poste Directeur Esch Belval-Usines et de la Gare Belvaux-Soleuvre.

Autres travaux aux infrastructures :

Des passages de service métalliques ont été posés sur l'ensemble du réseau.

Un contrat-cadre pour la construction de potences pour installations de signalisation à été adjugé.

Un contrat-cadre pour la fourniture et la pose d'installations d'informations aux voyageurs est en cours de négociation.

Des études en vue de la desserte du plateau du Kirchberg par des trains-trams ont été menées.

Un contrat-cadre pour les travaux de génie civil pour le groupe STC a été adjugé.

Un contrat-cadre pour la remise en état des pistes longeant les voies a été adjugé.

Un contrat-cadre pour l'aménagement d'escaliers de talus a été adjugé.

Renouvellement des installations d'éclairage des parkings dans les gares de Rodange, Pétange, Bascharage, Mamer, Capellen.

L'assainissement de réservoirs à mazout souterrains du Bâtiment commun à Ettelbruck, du Poste Directeur du Port de Merttert, du Poste Directeur Esch-Belval/Usines et du Magasin IF à Bettembourg est en cours.

2.1.10.1.3. Le matériel roulant

Le matériel de traction

Un marché pour la fourniture de 20 locomotives bi-tension du type BR 185.1 a été adjudgé à la firme BOMBARDIER en date du 8 août 2003. La livraison du premier engin est prévue pour le 15 septembre 2004. Au cours de l'année 2003, un dossier pour la location de 6 locomotives Diesel de manœuvre a également été préparé.

Les moyens de traction dont disposent les CFL au 31.12.2003 sont:

- 9 locomotives électriques de ligne bitension,
- 11 locomotives électriques monocourant,
- 18 locomotives Diesel-électriques,
- 23 locomotives Diesel-électriques de manœuvre,
- 11 locotracteurs,
- 6 locomotives électriques bi-courant en location,
- 2 locomotives Diesel hydrauliques de manœuvre en location.

Le matériel roulant voyageurs

Au cours de l'année 2003, le dossier en vue de l'acquisition de 44 véhicules hybrides du type train-tram, destinés à la desserte des nouvelles lignes Findel, Kirchberg et friches industrielles dans le cadre du projet "mobilité.lu", a été préparé.

Pour remplacer les 57 voitures à couloir central du service intérieur omnibus et afin d'augmenter la capacité de transport dans le cadre de la stratégie "mobilité.lu", le Conseil d'Administration des CFL a approuvé, dans sa séance du 27.01.2003, l'acquisition de 85 voitures à voyageurs à 2 niveaux auprès du constructeur BOMBARDIER TRANSPORTATION de Görlitz (Allemagne). La livraison est prévue entre le 7 novembre 2004 et le 21 août 2005.

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comprend au 31 décembre 2003:

- 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 omnibus à couloir central, dont 22 circulent à partir de décembre 2003 sous le régime RIC,
- 1 voiture "Rendez-Vous" RIC à équipement spécial, destinée à fournir un service de restauration lors d'événements spéciaux,
- 2 voitures "Vélos" RIC aménagées pour le transport de bicyclettes.

En date du 10 décembre 2003, la société Alstom vient d'achever la première phase des travaux de montage de l'équipement bord ERTMS/ETCS sur l'autorail 2101.

Les premiers parcours d'essais se sont déroulés les 11 et 16 décembre 2003 dans la gare de Dommeldange, ainsi que sur la ligne pilote Cruchten-Ettelbruck-Diekirch. Les résultats obtenus lors de ces essais sont tout à fait encourageants pour la suite de ce projet.

2.1.10.1.4. Le matériel remorqué fret

Acquisitions

2 wagons trémies à bogies avec toiture basculante du type Tadkks ont été acquis pour renforcer la rame Clinker Intermoselle – Cimenterie.

520 wagons plats à bogies aptes à une masse sur rail de 25t/essieux ont été commandés auprès de Tatravagonka en Slovaquie, à savoir : 360 Rnss, 60 Rilnss et 100 Rilnss-y. De cette commande 348 wagons Rnss, 43 wagons Rilnss et 100 wagons Rilnss-y ont été livrés fin 2003.

Locations

Pour satisfaire à la demande de wagons, les CFL ont renforcé leur parc commercial par la location de 67 wagons Slps dont un solde de 6 wagons reste à livrer en 2004.

Transformations

12 wagons trémies à 2 essieux ont été transformés en Fcs suite au démontage de la toiture enroulante.

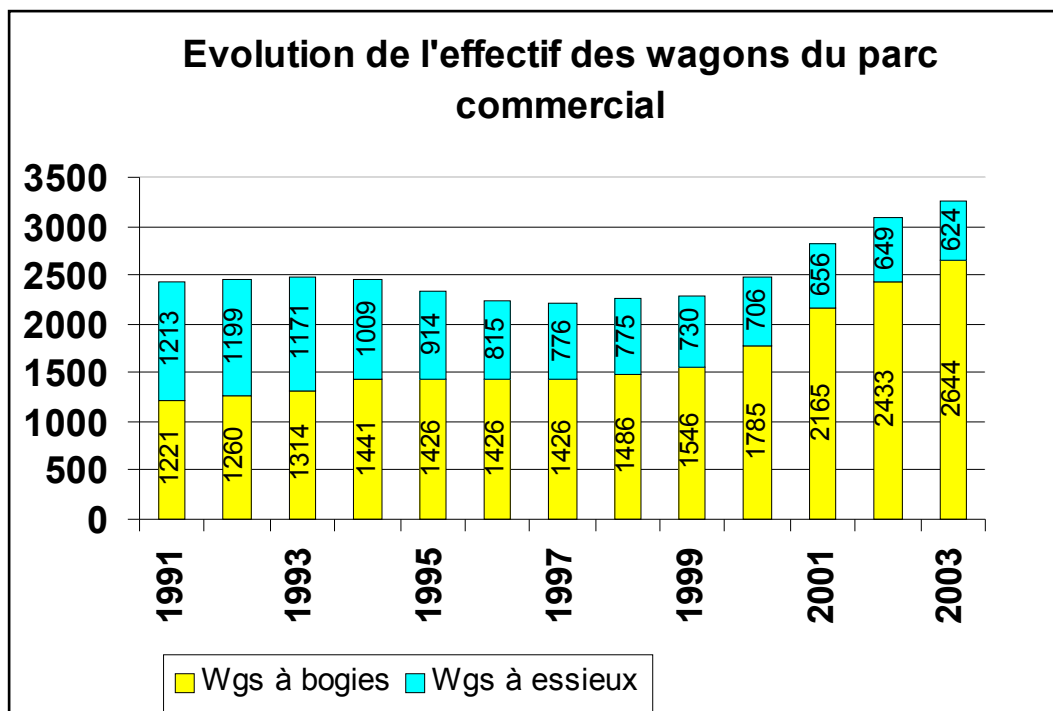
40 wagons à bogies du type tombereau ont été équipés d'une nouvelle caisse adaptée au transport de ferraille.

36 wagons d'un lot total de 50 wagons à bogies du type spécial Shimms ont été transformés moyennant le remplacement des capots télescopiques en acier par un bâchage mécanique.

Retraits

36 wagons à bogies du type Rilns, 20 wagons à bogies du type Rils-y et 20 wagons à bogies du type Rens ont été retirés du parc suite à la résiliation des contrats de location au 31.12.2003.

6 wagons à 2 essieux et 187 wagon à bogies ont été retirés du service suite à une avarie grave ou en raison d'un mauvais état général.



8 wagons de service ont été retirés du service suite à une avarie grave ou en raison d'un mauvais état général.

Evolution de l'effectif des wagons du parc commercial:

En fin d'exercice 2003, le parc du matériel remorqué fret comptait un total de 3268 wagons, dont 451 wagons loués. Le parc commercial a évolué de la façon suivante:

- 338 wagons tombereaux, dont 193 à déchargement automatique
- 19 wagons couverts de type ordinaire
- 30 wagons couverts de type spécial
- 380 wagons plats à 2 essieux
- 2102 wagons plats à bogies dont 409 de grande longueur utile (24 et 25 m) et 225 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 pour le transport de coils
- 116 wagons à toit ouvrant, dont 41 à 2 essieux et 75 à bogies. 75 wagons sont munis d'un système de déchargement automatique.

Quelque 99 % de ces wagons, soit 3228 unités, sont aptes au trafic international. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

En 2003, la capacité de transport du parc des wagons CFL a été augmentée de 19.545 tonnes pour atteindre 177.959 tonnes. La capacité moyenne par wagon a atteint 54,46 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 15,99 ans.

Le parc de wagons de service s'élève à 140 unités.

Particuliers

La filiale ACTS a immatriculé auprès des CFL 60 wagons plats à bogies. Elle a loué 41 wagons auprès de la société WASCOSA et 67 wagons auprès des CFL.

2.1.10.2. L'informatique

2.1.10.2.1. Les réalisations software

L'atelier de maintenance BUS a été équipé d'un outil de suivi performant des opérations de maintenance. Cet atelier est également pilote pour le pointage de la main-d'œuvre en temps réel.

Le Service Informatique a poursuivi la préparation de ses systèmes internes à la mise en place du billet national électronique (e-go).

Le Service Gestion Réseau utilise quotidiennement un logiciel de gestion et de facturation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Le Service Activités Voyageurs a été doté d'un software d'aide à la confection des documents horaires à destination des clients du rail. Afin de mieux servir le client, l'information horaire des bus CFL est désormais accessible sur le site Internet.

L'édition des fiches de pension à l'intention du personnel retraité est opérationnelle depuis fin 2003

2.1.10.2.2. Les avant-projets

Une étude visant à dégager la démarche à suivre tendant à mettre les CFL en accord avec les termes de la loi sur la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel a été menée à bien.

Le projet de doter les CFL d'un outil logiciel de Calcul des Coûts a été poursuivi: le modèle de calcul ainsi qu'un calcul pilote ont été établis.

2.1.10.2.3. L'infrastructure informatique

Dans le souci d'améliorer la sécurité des équipements informatiques dont le nombre, l'utilisation et les plages de disponibilité s'accroissent de jour en jour, le Service Informatique a étudié la mise en place d'un centre de calcul de secours délocalisé.

2.2. Les transports publics

2.2.1. Les développements en droit des transports publics

2.2.1.1. La perspective communautaire

Le projet de règlement communautaire relatif à l'action des Etats Membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de services publics dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable, se trouve sur la table du Conseil "Transports" depuis que la Commission Européenne a présenté sa

proposition afférente le 13 septembre 2000, proposition qu'elle a revue le 21 février 2002 à la lumière des amendements formulés en première lecture par le Parlement Européen du 14 novembre 2001.

Les principes relatifs à la création d'un marché commun des transports au sein de l'Union Européenne comportent pour les transporteurs le droit du libre établissement et le droit de la libre prestation de service à des conditions non discriminatoires. La Commission Européenne entend appliquer ces principes également à l'organisation des transports en commun, nonobstant la forte connotation de service public que revêt ce secteur.

Il s'avère cependant que les intérêts en jeu pour les Etats membres ne se limitent pas au seul plan national, mais concernent également le niveau régional et local. Aussi la crainte pour la pérennité des structures d'organisation en place a-t-elle conduit à une grande hésitation des présidences consécutives à faire avancer le dossier.

Il reste néanmoins que, même en l'absence d'une réglementation communautaire, les structures nationales et l'organisation locale des transports publics sont censées répondre aux exigences fondamentales du Traité CE, et que tout transporteur, qui sent ses intérêts lésés par l'impossibilité d'avoir accès au marché à des conditions équitables, est en droit de requérir les juridictions européennes pour faire reconnaître l'application des règles de droit communautaire à une situation de fait ou de droit qu'il juge discriminatoire à ses dépens. Ce fut le cas dans l'affaire Altmark qui a fait l'objet d'un arrêt de la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) le 24 juillet 2003 où il était question de la compatibilité de compensations pour un service de transport public avec les dispositions communautaires sur les aides publiques.

Pour qu'une intervention publique puisse, selon la CJCE, être qualifiée d'aide incompatible avec le Traité, elle doit constituer un avantage consenti à l'entreprise bénéficiaire que cette dernière n'aurait pas obtenu dans les conditions normales de marché.

Pour que la compensation soit considérée comme compatible avec le Traité les quatre conditions suivantes doivent être réunies:

- 1) l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies;
- 2) les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente;
- 3) la compensation ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public en tenant compte des recettes qui y sont liées ainsi que d'un bénéfice raisonnable;
- 4) quand la sélection de l'entreprise prestataire de service public se fait en-dehors du cadre de procédure de marché public, le niveau de compensation doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise de transport moyenne aurait à supporter.

Point n'est besoin d'ajouter que, appliqué à la situation luxembourgeoise, c'est surtout le quatrième des critères identifiés par la jurisprudence communautaire qui a de quoi inquiéter les entreprises publiques actives sur le marché luxembourgeois des transports en commun.

En effet, suite à l'option de la Ville de Luxembourg de sous-traiter la majorité des prestations d'autobus à des entreprises privées assurant les transports pour son compte, le coût des prestations de transport municipales s'est aligné sur celui du RGTR.

Pour ce qui est du prix de revient mis en compte par les CFL et le TICE, le niveau s'écarte par contre sensiblement du prix RGTR. Aux CFL le surcoût payé par l'Etat représentait en 2003 suivant décompte provisoire 7.443.583 €, soit 73,71 %, du prix RGTR (10.099.140 €). Le surcoût assumé par les Communes affiliées au TICE représente en 2002 57,97 % (soit 4.680.772 €) par rapport à l'indemnisation garantie par l'Etat de 8.075.142 €, qui est identique à celle valable pour les entreprises d'autobus actives dans le cadre du RGTR. Ce dernier montant s'élève à 8.995.706,04 € pour l'année 2003.

2.2.1.2.

Le cadre légal de l'organisation des transports publics

Afin d'améliorer l'offre des transports publics et afin de relever le défi du modal split de 25 % en faveur des transports publics, qu'il s'agit d'atteindre vers 2020, un projet de loi a été déposé en date du 6 mai 2003 à la Chambre des Députés, un projet de loi qui prévoit un nouveau cadre légal qui comporte les sept idées-clés suivantes:

- 1° retenir une approche intégrée pour l'organisation des transports publics,
- 2° concevoir un nouveau cadre légal de cette organisation, tout en maintenant le système actuel des autorisations actuelles pour l'ouverture des lignes publiques et leur exploitation;
- 3° définir une nouvelle organisation de gestion (autorité organisatrice, organisée sous la forme d'un établissement public et liée par un contrat de service public aux opérateurs);
- 4° charger l'autorité organisatrice des tâches d'une centrale de mobilité;
- 5° assurer la participation des Communes (et des entreprises génératrices de besoins de mobilité);
- 6° associer les clients des transports publics;
- 7° renforcer les règles de police en matière de sûreté des transports publics.

Le nouveau cadre légal proposé constitue un socle solide pour la nouvelle organisation des transports publics et sera apte à relever les défis qui s'annoncent.

Conscients de l'hypothèque que l'initiative précitée de la Commission Européenne pourrait faire peser sur la refonte souhaitée de la législation en place, les auteurs du projet de loi n'anticipent pas sur l'évolution future du droit communautaire. L'exposé des motifs est d'ailleurs explicite à cet égard en ce qu'il comporte un chapitre spécial qui a trait aux références communautaires et qui conclut de la façon suivante: "... il a paru prématuré d'intégrer, dans une forme ou une autre, la proposition de la Commission (Européenne), alors qu'il est à l'heure actuelle impossible de prédire ni les orientations, ni la portée, ni l'échéancier des suites que le Conseil et le Parlement Européen seront appelés à réserver à cette proposition" dans un avenir plus ou moins proche.

2.2.2.

Les autres développements

2.2.2.1.

La mise en place d'une centrale de mobilité

Selon les vues du Gouvernement, il s'avère utile de mettre sur pied la centrale de mobilité, sans pour cela attendre le vote de la loi en projet sur les transports publics et la création de l'établissement public RGTP (Régie Générale des Transports Publics), dans lequel la centrale de mobilité est censée être intégrée.

En date du 20 novembre 2003, une convention relative à la mise en place de la centrale de mobilité a été signée entre Monsieur le Ministre des Transports, la Ville de Luxembourg et la Direction Générale des CFL. Suite à cette convention, les structures de fonctionnement d'une centrale de mobilité, exigeant l'engagement de personnel, la location de locaux et l'équipement sont en train d'être mises en place.

2.2.2.2.

Tarif Projet Pilote e-go

Depuis le début de l'année 2003, un groupe de travail, constitué par les opérateurs du transport public, a mis sur route un projet pilote de perception tarifaire électronique dénommé e-go sur certaines lignes publiques dont la ligne 10 des CFL entre Luxembourg et Mersch, les lignes d'autobus 280 (AVL 10), 285 et 290 du RGTR et la ligne 17 (P&R Bouillon) des AVL.

Le nouveau système a été testé par 275 candidats ; il a été analysé au sujet de son fonctionnement technique et il a été évalué fin 2003 au sujet de son acceptation par les utilisateurs des transports publics.

La base de fonctionnement du système consiste dans une carte à puce qui pourra être chargée au fur et à mesure du besoin moyennant le titre de transport du choix de l'utilisateur. Pour valider, il suffit de la faire passer près d'un des oblitérateurs installés dans les entrées des autobus, soit sur les quais des gares.

L'oblitération se fait donc sous contact et ne prend qu'une fraction de seconde pour être enregistrée.

Le système sera donc performant en ce qui concerne le temps d'embarquement raccourci des clients, tout en dégageant partiellement les conducteurs d'autobus de leur mission de vente de titres de transport.

Compte tenu des résultats positifs du projet pilote e-go, et de l'avis favorable du groupe d'accompagnement du projet, l'introduction définitive du système tarifaire e-go se verra concrétisée au cours de l'exercice 2004.

2.2.3.

Les Transports Publics par rail

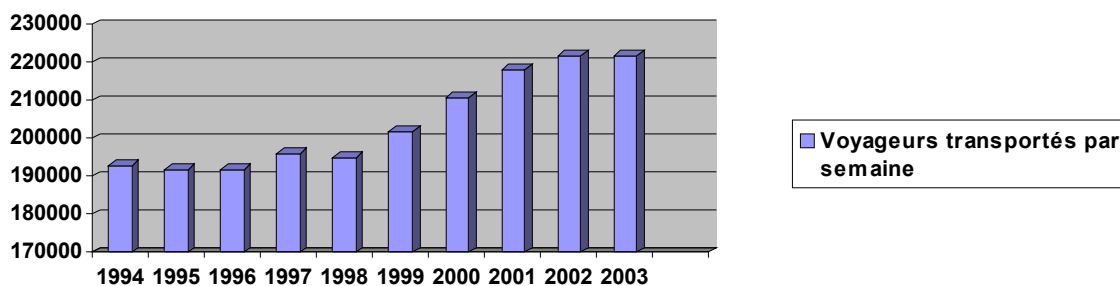
2.2.3.1.

L'évolution des principaux paramètres

Au cours des dernières années, le nombre des voyageurs transportés par rail s'est fortement développé comme en témoignent les tableaux ci-dessous:

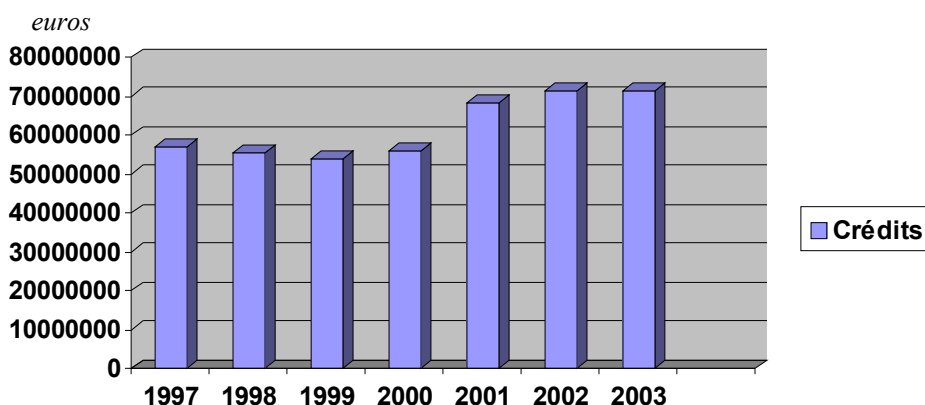
- Evolution des voyageurs transportés par semaine

voyageurs



A noter que la mise à disposition des crédits budgétaires a suivi le même mouvement.

- Evolution des crédits budgétaires au profit des CFL pour le transport public par rail



En 2003, les CFL ont effectué plusieurs grands chantiers de renouvellement des voies, dont notamment le réaménagement du Viaduc Pulvermuhle. Ces chantiers ont eu de grandes influences sur le déroulement du trafic ferroviaire, de sorte que l'horaire national a dû être adapté d'avance.

L'introduction de la desserte de Mamer-Lycée à partir du 15 septembre 2003 a nécessité à son tour l'amendement de l'horaire de plusieurs trains sur plusieurs lignes afin de pouvoir garantir l'acheminement des étudiants vers le lycée.

L'ouverture de Volmerange-les-Mines, le 15 décembre 2003, imposait, avec l'introduction de plusieurs trains directs entre Volmerange-les-Mines et Luxembourg, plusieurs changements dans l'horaire des trains et le roulement du matériel. Ces changements horaires ont pu être confondus avec le changement régulier de l'horaire national.

Dans sa publication du 24 janvier 2002 de la stratégie "mobilité.lu" traitant de la problématique du transport ferroviaire, le Ministère des Transports a fixé les fondements d'une politique nationale des transports et précisé ses intentions. Sur la base des différents modules d'infrastructures à réaliser suivant "mobilité.lu" d'ici à l'an 2020, le concept d'exploitation "train" constitue une des priorités de ce papier stratégique qui vise un partage modal de 25 % en faveur des transports en commun d'ici 2020. Les objectifs du concept d'exploitation "train 2006 - 2020" se résument comme suit:

- définition d'une offre ferroviaire future qui répond aux besoins des flux de trafic futurs, échelonnée en fonction des différentes étapes d'infrastructures ferroviaires à réaliser d'ici à l'an 2020 ;

- réalisation de simulations d'exploitation proprement dites pour le réseau ferroviaire national pour les différentes étapes d'infrastructures, afin de prouver la faisabilité de l'exploitation et de déterminer les besoins futurs en matériel roulant.

Le détail se retrouve au point 5.1.1. du présent rapport.

Les Recettes en trafic zonal

En ce qui concerne les recettes provenant de la vente des titres de transport en tarification zonale de l'exercice 2003, nous avons pu constater une augmentation de 2,03% par rapport aux recettes de l'exercice 2002.

En premier lieu, cette légère augmentation est due à la majoration introduite le 1er janvier 2003.

Toutefois, il y a lieu de faire relever en outre que la vente des billets «passe-partout» et des abonnements mensuels «courte distance» dans les gares, ainsi que des billets «passe-partout» dans les trains, est plus élevée par rapport à l'exercice 2002.

Par ailleurs, il échoit de faire relever que le nombre d'abonnements annuels pour jeunes gens (JUMBO) vendus au cours de l'année 2003 (24.256 abonnements) a augmenté de 1,41% par rapport à l'année 2002 (23.919 abonnements).

Relevons finalement que les recettes accessoires provenant de la consigne (consignes ordinaire et automatique) affichent une progression de quelque 12,71% par rapport à l'exercice 2002.

Les comptages

La mise en service des arrêts de "Mamer-Lycée" et de "Volmerange-les-Mines" a bien été accueillie par la clientèle.

Mamer-Lycée: Comptages effectués du 15 septembre 2003 au 7 décembre 2003

-	Sens Luxembourg - Kleinbettingen (Arlon)	
-	Voyageurs montés:	
	2.530	
-	Voyageurs descendus:	7.715
-	Sens Kleinbettingen (Arlon) -Luxembourg	
-	Voyageurs montés:	
	6.748	
-	Voyageurs descendus:	3.437

Volmerange-les-Mines: Comptages effectués du 22 décembre 2003 au 31 décembre 2003

-	Voyageurs montés:	
	2.304	
-	Voyageurs descendus:	2.291

Les comptages seront poursuivis à des intervalles réguliers en vue d'analyser si l'offre en horaire devra être adaptée.

2.2.3.2.

La gestion du service public par rail

Le personnel d'accompagnement des trains

Des séminaires d'information et de sensibilisation à l'intention des agents PAT ont eu lieu pendant la période s'étendant sur les mois de janvier à avril 2003.

Les sujets suivants ont été traités:

- généralités concernant la stratégie des CFL;
- explication de la future libéralisation et de la mise en concurrence éventuelle des services de transport public;
- discussion de problèmes spécifiques de la population PAT;
- présentation du projet du billet électronique.

Un séminaire de formation à l'intention des agents PAT a été organisé en collaboration avec l'OLAP. Ce séminaire avait pour sujet la motivation des agents face aux défis qui leur sont posés dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Des réunions mensuelles ont eu lieu avec les Responsables d'Equipes PAT en vue de discuter des problèmes au sein du PAT et de définir les orientations futures pour une amélioration constante de l'organisation PAT. La définition du profil des Responsables d'Equipe PAT et des agents PAT y a été également un sujet de discussion

Projets à lancer au cours de l'exercice 2004

- Optimisation des roulements PAT;
- Elaboration d'un projet de nouvelle carte-rapport;
- Poursuite des efforts de formation, ainsi que de la campagne de sensibilisation.

Poste traitant les réclamations et suggestions

Après l'amélioration de la performance du logiciel BMI (Beschwerde Management Instrumentarium), ledit logiciel a été installé fin 2003 au sein des autres Services concernés, ceci afin de permettre au Service AV de réduire la durée de traitement des réclamations et suggestions.

A l'aide du logiciel BMI, les autres services peuvent ainsi transmettre plus rapidement leurs prises de position relatives à une réclamation/suggestion déterminée au Service Activités Voyageurs pour traitement, et en même temps consulter ainsi les courriers adressés par celui-ci aux plaignants.

Dans ce contexte, le logiciel BMI a été complété par un module qui gère les autorisations d'accès des différents services.

Poste traitant les infractions tarifaires

Une première version test du logiciel dénommé "Notick" a été installée au sein du Service AV en 2002. Après adaptation aux besoins du Service, la gestion, le traitement et le suivi des infractions tarifaires sont effectués depuis le 01 janvier 2003 à l'aide du logiciel en question. En 2004, ledit logiciel sera définitivement adapté en fonction du suivi des dossiers par le Service AV au niveau du contentieux.

Sûreté

Après avoir été proposée par la division Activité Nationale en 2002, une formule "Constat Incident Sûreté", réservée tant au signalement d'actes d'agression commis à l'encontre du personnel CFL et des clients qu'au signalement d'actes de vandalisme ou d'irrégularités de toute nature commis sur du matériel roulant ou sur les installations des CFL, a été diffusée au mois de septembre 2003 au personnel concerné du groupe CFL.

Dans ce sens, une version test du logiciel WACH-OFFICE, comportant 3 modules (WACH-OFFICE, VOBES et VOBES-GRAPH), a également été installée, logiciel qui permet la gestion, le traitement et le suivi des incidents signalés à l'aide du "Constat Incident Sûreté", ainsi que l'établissement de statistiques objectives et fiables.

La version définitive dudit logiciel a été implémentée au sein de tous les autres Services concernés au courant du mois de janvier 2004, ce qui permet d'obtenir une vue d'ensemble sur tous les incidents constatés au sein du groupe CFL, et, par la suite, de procéder aux modifications nécessaires en vue d'éviter dans la mesure du possible des incidents de l'espèce.

2.2.3.3.

Les transports régionaux transfrontaliers

Le grand succès des abonnements transfrontaliers, enregistré pour les exercices antérieurs, n'a pas pu être reconduit en 2003. C'est avant tout la vente d'abonnements vers la France qui a faibli.

Destination France

Le 11 avril 2003, une rencontre a eu lieu entre Monsieur le Ministre des Transports et Monsieur Gérard Longuet, Président du Conseil Régional de Lorraine, en vue de la signature du protocole entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et la Région Lorraine pour la création de tarifications multimodales spécifiques entre la Lorraine et le Luxembourg.

L'abonnement ferroviaire multimodal transfrontalier FLEXWAY a été complété au profit des ressortissants luxembourgeois travaillant en France. Cet abonnement, créé en 1993, dans le cadre d'une coopération pilote offre une réduction de l'ordre de 20 à 30 % et permet, de plus, l'utilisation des principaux réseaux de transport urbains lorrains ainsi que l'ensemble des transports publics luxembourgeois.

Néanmoins, la vente d'abonnements FLEXWAY a baissé de 5,7%, avec seulement 49.800 exemplaires vendus en 2003.

Destination Belgique

Bien que la vente d'abonnements en direction de la Belgique ait connu une progression, celle-ci n'est que marginale. Les cartes-train SNCB-CFL, dont notamment Arlon-Luxembourg et Gouvy - Luxembourg, destinées aux navetteurs belges étaient vendues à

13.472 exemplaires en 2003, représentant une légère progression de 0,6 % par rapport à l'exercice antérieur.

En prévision des travaux envisagés sur l'autoroute E411, les CFL ont pris contact avec la SNCB afin de développer une action publicitaire commune pour la promotion du transport ferroviaire pendant et au-delà de cette période de travaux.

Destination Allemagne

Le nombre des abonnements OekoCard distribués mensuellement par les CFL, et destinés aux frontaliers de la région de la Ville de Trèves, s'est stabilisé autour de quelque 50 exemplaires.

2.2.4. Les Transports Publics par route

2.2.4.1. *Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR)*

De 1978 à 2003, donc pendant 25 ans, le RGTR a pu développer son offre de transport public de nature à présenter aujourd'hui un réseau de communication de haute qualité.

Les dernières années ont toutes été marquées par d'un nombre impressionnant d'adaptations et de mesures d'amélioration apportées aux services de transport du RGTR dans toutes les régions du Grand-Duché.

Le RGTR assure aujourd'hui des communications publiques pour 558 localités luxembourgeoises et pour 42 localités frontalières dans nos 3 pays voisins.

Des 130 lignes d'autobus régulières, 83 fonctionnent suivant un horaire cadencé variant entre 120 et 10 minutes.

Le réseau du RGTR comprend en outre 52 lignes d'autobus spéciales qui fonctionnent pour le seul besoin des Lycées et Lycées Techniques, ainsi que 26 lignes adaptées aux besoins des travailleurs dans différentes usines.

Le nombre de voyageurs à évolué comme suit depuis 1990 :

<i>année</i>	<i>km prestés par an</i>	<i>voyageurs par an</i>
1990	9.260.000	19.700.000
1995	15.010.000	23.650.000
2000	21.013.000	30.755.000
2002	25.403.000	33.100.000
2003	27.609.100	33.194.500

Le nombre de passagers a encore augmenté entre 2002 et 2003 de ± 5.000 par jour, soit 94.500.

L'évolution des kilomètres et des frais d'exploitation est reprise dans le tableau ci-dessous:

Prestations kilométriques suivant décomptes RGTR					
	1999	2000	2001	2002	2003
KM - RGTR	20.138.564,30	21.012.767,90	23.051.096,70	25.402.373,00	27.609.100,30
KM - CFL	sect. Budg. 23.3.	4.502.515,10	4.576.866,50	4.658.558,00	4.641.874,30
Décompte RGTR	35.650.418,90	41.571.610,94	46.374.290,48	53.168.379,08	57.808.306,28
Décompte CFL *	sect. Budg. 23.3.	8.812.763,02	9.389.055,00	9.824.753,32	10.099.140,19

* Le décompte des prestations des CFL est basé sur les critères de rémunération en vigueur au RGTR. Le surcoût en résultant pour les CFL fait partie des crédits inscrits dans la section budgétaire 23.3.

Les améliorations réalisées dans l'offre de transport public en 2003 sont les suivantes :

2.2.4.1.1.

Les lignes RGTR

- Création d'une nouvelle ligne 142 Oetrange-Schuttrange-Senningerberg-Luxembourg.
- Création des lignes spéciales scolaires suivantes :

338	Greisch-Tuntange-Mamer
340	Mersch-Keispelt-Mamer
342	SchouweilerDippach-Mamer
344	Clemency-Garnich-Mamer
346	Grass-Kleinbettingen/Gare
980	Luxembourg-LTPS Centre Hospitalier
982	Luxembourg/CEH-Mamer

- Des courses supplémentaires/de renfort ont été introduites sur les lignes suivantes :

336	Hobscheid-Kleinbettingen/Gare
398	St.Charles (F)-Mont-St.Martin-Rodange/Gare
399	Saulnes (F)-Longlaville-Rodange/Gare
125	Luxembourg-Howald-Itzig
192	Hassel-Luxembourg-Kirchberg
194	Sandweiler-Luxembourg-Roeser-Bettembourg
484	Grevenmacher-Wasserbillig-Echternach
595	Rambrouch-Reichlange-Luxembourg
600	Wilwerwiltz-Kautenbach
619	Esch/Sûre-Rambrouch

Suite aux modifications des horaires des classes dans les Lycées à Ettelbruck et à Grevenmacher, des courses supplémentaires à 14.00 heures et à 15.00 heures ont été introduites sur 12 autres lignes publiques de ces régions.

Par ailleurs, le RGTR a préparé un certain nombre d'améliorations dans l'offre des transports publics mises en vigueur à partir du 1er mars 2004 et à partir de la fin mai 2004 dans le cadre du changement d'horaires.

2.2.4.1.2. Les lignes du service coordonné RGTR/AVL

La ligne 115 (AVL 16) Howald-Luxembourg/Gare-Centre-Kirchberg, circulant toutes les 15 minutes dans le cadre de l'organisation EUROBUS, a été prolongée jusqu'à l'aéroport, Findel.

L'Aérogare est désormais reliée au Centre de la Ville de Luxembourg (et à la Gare) par 2 lignes publiques régulières à horaires cadencés de 15 minutes (lignes AVL 9 via Neudorf et AVL 16 via Kirchberg).

En accord avec la Ville de Luxembourg, les lignes suivantes ont été étendues dans leurs horaires matinaux, de manière à offrir des communications déjà à partir de 5.00 heures :

147 (AVL 9)	Senningerberg-Neudorf-Luxembourg/Gare
220 (AVL 11)	Bertrange-Merl-Luxembourg/Gare
230 (AVL 1)	Strassen-Belair-Luxembourg-Kohlenberg
280 (AVL 10)	Steinsel/Walferdange-Beggen-Luxembourg/Gare
2.2.4.1.3.	Les lignes des TICE

Conformément à la convention Etat/TICE de 1979, les prestations du transport public dans le Sud du Grand-Duché ont été modifiées dans le sens d'une extension de la ligne 7 Esch/Gare-Lallange à la Zone Artisanale (ZARE) toutes les 30 minutes.

Au niveau de l'organisation du City Bus à Esch/Alzette, le Ministère des Transports s'est engagé, par voie de convention, à subvenir aux frais éventuels résultant de l'acceptation sur le réseau du City Bus des conditions de la tarification nationale en vigueur.

2.2.4.1.4. Le Service Bus des CFL

Le personnel de conduite du Service Bus (BU) des CFL, au nombre de 146, est attaché au poste central de Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbruck:

Luxembourg:	133
Echternach:	20
Ettelbruck:	13

Pendant l'exercice 2003, ce personnel de conduite a totalisé 4.735.068 kilomètres de parcours (4.806.633 kilomètres en 2002).

L'atelier de réparation du Service BU a, hormis l'entretien et la réparation du parc routier des CFL - qui comprend 54 autobus et 182 véhicules de service - également pour charge l'entretien et la réparation de 832 oblitérateurs et 614 appareils de commande des 3 réseaux de transport en commun (CFL, RGTR et TICE).

Le Service BU dispose d'un parc routier comprenant 33 autobus standard et 21 autobus articulés, dont 5 autobus à plancher surbaissé. Tous les autobus sont équipés de systèmes de localisation GPS et de télécommunication.

2.2.4.1.5.

Les organisations spéciales du transport public

Durant l'année 2003, le service compétent du Ministère des Transports a dû intervenir dans 311 cas de déviations imposées aux transports publics, suite à l'ouverture temporaire de chantiers routiers.

Différentes manifestations au cours de l'année 2003 ont demandé l'organisation de transports publics spécifiques, précédés de campagnes d'information adéquates. En résumé, il s'agit des organisations suivantes:

- Veille de la Fête Nationale à Luxembourg/Ville
- Manifestation nationale du 24 mai 2003 en faveur des donneurs de sang
- Journée en Ville sans ma Voiture, avec une offre de transport gratuit les 21 et 22 septembre 2003

2.2.4.2.

Les relations du Ministère des Transports avec la Grande-Région

Groupe de travail "Transports" Luxembourg - Lorraine

Afin d'assurer au mieux le suivi des dossiers relatifs au transport concernant plus particulièrement des questions d'intérêt commun à la Lorraine et au Grand-Duché de Luxembourg, un groupe de travail "Transports" commun, se composant de représentants du Ministère des Transports et de représentants du Conseil Régional de Lorraine, a été institué.

Luxembourg - Rhénanie-Palatinat

Une délégation du Ministère des Transports a rencontré des représentants du *Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landeswirtschaft und Weinbau* de la Rhénanie-Palatinat. Sur l'ordre du jour ont figuré l'amélioration de l'offre des transports publics transfrontaliers et surtout le rattachement de parkings d'accueil déjà existants ou à créer le long de la frontière à des lignes d'autobus RGTR.

Luxembourg - Sarre

Une entrevue a eu lieu entre une délégation du Ministère des Transports avec des représentants du Ministère de l'Economie de la Sarre et de la *Verkehrsverbund-Gesellschaft Saar mbH*. L'objet de cette entrevue a été notamment l'éventuelle extension de la ligne d'autobus Luxembourg-Gare - Saarbrücken jusqu'à l'aéroport de Luxembourg.

2.2.4.3.

Création de parkings d'accueil

Pour donner un nouvel élan au développement des transports en commun au profit des travailleurs transfrontaliers, l'accès au réseau des transports publics a été amélioré par la création de parkings d'accueil aux frontières.

Volmerange-les-Mines

Dans le cadre du raccordement ferroviaire de Volmerange-les-Mines, un parking de 170 emplacements, dont 3 pour personnes handicapées, avec un rond-point pouvant servir d'interface entre le rail et le trafic routier par bus, a été construit sur le territoire français.

Steinfort

En vue de dégager le centre de la localité des frontaliers y bloquant à cours de journée tous les emplacements, notamment ceux du commerce local, un parking P&R a été aménagé à Steinfort. L'accès au parking de 185 emplacements (dont 7 destinées aux handicapées) est réservé aux voitures particulières ($\leq 3,5$ tonnes).

Belval-Ouest

Le projet de revalorisation de la friche industrielle de Belval-Ouest prévoit l'aménagement d'un parking d'accueil à proximité du nouvel arrêt de Belval-Usine qui permettra de créer des possibilités de parage pour les frontaliers lorrains voulant continuer en direction de Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette en utilisant les transports en commun, ainsi que pour les visiteurs du site. La réalisation modulaire permettra la création de 1.620 places dans une première phase, alors que le module 2 comprendra l'ajout possible de 855 emplacements supplémentaires. L'emplacement du parking se situe entièrement sur le territoire français. Ces contacts utiles ont été établis avec les autorités françaises pour déterminer ensemble les modalités de mise à disposition des terrains et la réalisation des travaux de construction.

Bassin de la Chiers

Le Ministère des Transports a demandé aux CFL d'examiner la construction d'un parking d'accueil dans le bassin de la Chiers. En effet, deux possibilités peuvent être envisagées, à savoir la construction d'un parking d'accueil entre Mont-Saint-Martin et Rodange et la construction d'un parking d'accueil en gare de Rodange.

Audun-le-Tiche

L'extension du parking d'accueil à Audun-le-Tiche a été décidée par la Commune avec l'appui du Conseil Régional de Lorraine.

2.2.5. 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

2.2.5.1.

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 traditionnel.

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.

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.

2.2.5.2. *La mission du Ministère des Transports et les charges financières*

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

2/3 à charge du Ministère des Transports,
1/3 à charge du Ministère de l'Education Nationale.

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

2.2.5.3. *La situation actuelle*

Depuis l'exercice 2000 le Ministère des Transports a continuellement accentué la nature des prestations.

- Ainsi, un nombre impressionnant 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, la durée des courses ne dépassant que très rarement les 50 minutes.

- 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 Centres spécialisés bénéficient d'une desserte individuelle. Effet bénéfique : la durée des courses a été raccourcie très sensiblement.
- Le Ministère des Transports veille à ce que la durée des diverses courses (292 unités) ne soit pas supérieure à 45 minutes. Toutefois, un dépassement d'une dizaine de minutes est admis dans des situations exceptionnelles (p.ex. : domiciles isolés d'élèves – convenance personnelle des parents d'élèves dans le choix de l'institut spécialisé).
- S'y ajoutent quelques rares courses dont la durée est supérieure à 55 minutes. Il s'agit notamment de transports Nord → Sud ou Centre → Nord.
- Le Ministère des Transports prête une attention particulière à la qualité du matériel roulant. Tous les transports sont effectués au moyen d'un matériel roulant adapté, répondant aux sévères critères imposés du point de vue sécurité, confort et rapidité.

Modalités de transport

a) du point de vue contenance :

- possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes normales ou de 3 chaises roulantes électriques à l'intérieur des minibus (9 places) ;
- 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) ;
- possibilité d'intégration et de fixation de 5 chaises roulantes à l'intérieur des autobus (30 places assises) ;
- 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 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 un niveau de plancher bas ne comportant qu'une seule marche,
- 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 [décrit sub a) et b)] est fourni par les entreprises contractantes.

2.2.5.4

Conditionnement des transports

- Depuis quelques années, les entreprises contractantes penchent vers un remplacement du matériel roulant après deux ans.
- Ainsi, et pour le plus grand bien des personnes transportées, tous les transports sont-ils effectués moyennant un matériel roulant de haut standard technique, offrant toutes les garanties en matière de sécurité, de confort et de rapidité.

2.2.5.4.1.

Matériel spécial supplémentaire

- Le matériel spécial supplémentaire de fixation (des occupants) à la chaise roulante et dont il n'est pas question à la convention conclue est fourni
 - soit par la Direction de l'éducation différenciée pour ce qui est des élèves à l'âge scolaire,
 - soit par les Instituts spécialisés pour ce qui est des adultes admis au transport.

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 d'office 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.

2.2.5.4.2.

Exigences contraignantes 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 la mesure du possible (caractère facultatif), tel sera également le cas pour le personnel de conduite des minibus. 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.

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

- La surveillance dans les autobus n'est pas du domaine du personnel de conduite des entreprises contractantes. Suivant les dispositions de la première convention conclue en 1992, elle incombe à la direction de l'éducation différenciée pour ce qui est des élèves en âge scolaire transportés.
- Les élèves en âge scolaire transportés (primaire et préscolaire) portent obligatoirement 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.

2.2.5.4.4. 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, outre les transports vers et en provenance des instituts et des services d'éducation différenciée, se porte garant depuis l'an 2000

- 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 ou professionnelles 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 (décision du Gouvernement d'engager chaque année une cinquantaine de handicapés physiques dans les services de l'Etat ;
- 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 avec les 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 et de Formation des Adultes (tel le Blannenhém à Berschbach ou l'Institut pour Déficients Visuels à Bertrange).

2.2.5.5 Les dessertes assurées depuis 2000

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

*-2	ALZ-1	Dahl	(F)
	ALZ-2	Bonnevoie	(F)
	ALZ-3	Dommeldange	(F)
	ALZ-4	Dahl	(F)
	ALZ-5	Berchem	(F)
	A.P.E.M.H.	Château de Bettange/Mess	(R)
		Centre Nossbierg	(F)
		Foyer Differdange	(F)
		Foyer Niedercorn	(F)
		Foyer Obercorn	(F)
		Z.I. Wolsernord	(R)
		Parc Merveilleux-Bettembourg	(R)
		Hosingen	(R)
*-2	Assurances Sociales	Rte d'Esch – Luxembourg	(R)
*-2	Administration de l'Emploi	Esch/Alzette	(R)
*-1	Ateliers thérapeutiques	Walferdange	(R)
*-1	Ateliers thérapeutiques	Schieren	(R)
*-1	Ateliers thérapeutiques	Mersch	(R)
*-2	Administration de l'Environnement	Rue Ruppert - Luxembourg	(R)
*-1	Administration des Contributions	Luxembourg	(R)
*-3	Administration des Bâtiments Publics	Luxembourg	(R)
	Athénée	Luxembourg	(I)
*-2	Atelier Thérapeutique Equestre	Mondercange + Capellen	(AS)
*-1	Atelier Thérapeutique	Dittgesbach	(R)
*-3	Banque Dexia	Luxembourg	(R)
*-1	Bâtiment Tour	Kirchberg	(R)
	Centre Gruberbiert	Wiltz	(R)

*	Centres d'Education différenciée	Clervaux	(I)
		- Foyer LULLANGE	(F)
		*- Garderie Calimero-Basbellain	(F)
		Differdange	(I)
		Echternach	(I)
		Esch/Alzette	(I)
		Rue Pierre d'Aspelt	(I)
		- Classe de cohabitation-Dreiborn	(I)
		- Classe spéciale Allée Mansfeld (LUX)	(I)
		- Ecole Montée de Clausen	(I)
		- Ecole primaire Bisserwee	(I)
		- Ecole – rue Batty Weber	(I)
		- Ecole primaire – rue Verdi	(I)
		Olm	
		- Ecole Centrale Kehlen	(I)
		- Classe orthopédagogique-Bertrange (SREA)	(I)
		- Ecole primaire- rue Eisenhower	(I)
		- Ecole préscolaire - Olm	(I)
		- Ecole préscolaire - Goebange	(I)
		- Classe orthopédagogique - Steinfort	(I)
*-2	Centre Universitaire	Pétange	(I)
		Redange/Attert	(I)
		- Ateliers protégés	(R)
		Roeser	(I)
		Rumelange	(I)
		Warken	(I)
		Luxembourg	(I)
		Cessange	(I)
		Walferdange	(I)
		- Ateliers Thérapeutiques-	
		Walferdange	(R)
		- Foyer Bettendorf - Bonnevoie	(F)
		- Val St. André - Luxembourg	(I)
		- Centre Régional - Hosingen	(I)
		- rue Barblé - Luxembourg	(I)
		Dudelange	(F)
		Luxembourg	(R)
		Merscheid	(R)
*-1	Centre de Logopédie	Rue Federspiel-Luxembourg	(I)
		- Ateliers Espoir-Strassen	(R)
		CHNP	(R)
		Citabel	(R)
		Wincrange	(I)
		Luxembourg	(R)
		Leudelange	(R)
		Luxembourg	(R)
		Lullange	(R)
		Luxembourg – Rollingergrund	(AS)
		Dreiborn	(IS)
		Schrassig	(IS)

*	Centre de Communications du Gouvernement	Senningen	(R)
	Centre Sportif	Weiler-la-Tour	(AS)
	Commission Européenne	Rue Stumper – Gasperich	(R)
*	Croix Rouge (Kannervilla)	Bertrange	(F)
	Centre Scolaire	Harlange	(I)
*-3	Crédit Agricole	Luxembourg	(R)
	Communautés Européennes (Bâtiment Tour)	Kirchberg	(R)
*-2	Centre Régional	Hosingen	(I)
	Ecole primaire	Rue A. Kayser – Luxembourg	(I)
	Ecole de la Congrégation	Luxembourg	(I)
	Ecole privée Fieldgen	Luxembourg	(I)
	Ecole préscolaire Brill (Intégration)	Esch/Alzette	(I)
*	Ecole primaire (classe cohabitation)	Ettelbruck	(I)
*-3	Ecole primaire	Dippach	(I)
	Ecole primaire	Redange/Attert	(I)
*	Ecole primaire - rue du Parc	Pétange	(I)
	Ecole primaire	Gasperich	(I)
	Ecole privée St. Sophie	Luxembourg	(I)
*-2	Ecole primaire	Kirchberg	(I)
*-2	Ecole préscolaire	Ospem	(I)
*	Ecole Dellhécht (Intégration)	Esch/Alzette	(I)
*	Ecole des Arts et Métiers	Limpertsberg	(I)
*	ECG	Luxembourg	(I)
*	Ecole Européenne	Kirchberg	(I)
*-3	Ecole primaire	Clemency	(I)
*-2	Ecole primaire	Rue Mansfeld (LUX)	(I)
*-1	Ecole préscolaire	Waldbillig	(I)
*-1	Ecole St. Elisabeth	Troisvierges	(I)
*-1	Ecole préscolaire	Ospem	(I)
*-1	Ecole A. Wingert	Schiffflange	(I)
*-1	Ecole préscolaire	Dalheim	(I)
*-3	EIL-WASCHBUER	Esch/Alzette	(R)
*-1	Garage FORD	Luxembourg	(R)
	Fondation Kannerschlass	Soleuvre	(I)
	Suessem	*- Kannerhaus „TIKKUN“- Soleuvre	(F)
	Fondation du Tricentenaire	Centre Heisdorf	(F)
		Centre Helmsange	(F)
*-1	Foyer PIETERT	Grevenmacher	(F)
	Fondation Kraizbiere	Dudelange	(R)
		- Foyer Gasperich - rue T. Bourg	(F)
		- Foyer IMC-Brill - Dudelange	(F)
		- Foyer Lankhelzer Weiher - Esch/Alzette	(F)
*-1	Foyer Lola	Diekirch	(F)
	Foyer „Aal Apdikt“	Rumelange	(F)
	Foyer „Le Repos“	Niederwampach	(F)
	Foyer « Millebacher Haus »	Mühlenbach	(F)
	Foyer AFP - rue Genistre	Luxembourg	(F)
	Foyer Bamerdal	Diekirch	(F)

	Foyer Demian	Esch/Alzette	(F)
	Foyer du Jour - Bd Patton	Luxembourg	(F)
	Foyer du Jour - « Minnetsdäpp »	Dudelange	(F)
	Foyer Pro Familia	Dudelange	(F)
	Foyer St. Elisabeth	Remich	(F)
	Foyer d'Entre - Aide	Mersch	(F)
*-3	Foyer pour Aveugles	Berschbach	(F)
*	Foyer Lantergass	Luxembourg	(F)
*	Foyer Max et Moritz	Noertzange	(F)
*	Foyer „Fir Kribskrank Kanner“	Bertrange	(F)
	Fabrique des Bougies	Esch/Sûre	(R)
*-2	Fleurs Didier	Hivange	(R)
*-1	Fleurs Wüst	Heisdorf	(R)
*-2	Hellef Dohém	Mersch	(R)
*-1	Foyer du Jour	Niedercorn	(F)
*-1	Foyer Villa ICARUS	Ingeldorf	(F)
*-2	GALVAL	Zone Industrielle Galvalange	(R)
*-1	Garderie Stëpzerten	Mondercange	(F)
*-1	Gärtnerei SCHOCK	Reichlange	(R)
	Hôpital de la Ville	Esch/Alzette	(R)
*-3	Hôpital Kirchberg	Kirchberg	(R)
	Hôpital Neuro-Psychiatrique	Ettelbruck	(R)
	IEES	Fentange	(I)
	Institut National des Sports (I.N.S.)	Luxembourg	(R)
	Institut pour Déficients Visuels	Centre rue Federspiel /Luxembourg	(I)
	Institut pour Déficients Visuels	Ateliers « Espoir » -103, route d'Arlon	(R)
	Institut pour élèves autistiques et psychotiques	Cessange - 226, rue de Cessange	(I)
		- Ecole préscolaire, rue Wilmar - Limpertsberg	(I)
		- Foyer rue Meyer-Hollerich	(F)
		- Centre Leudelange	(I)
	Institut Saint Joseph	Betzdorf	(F) + (R)
	Institut Saint Joseph	Grevenmacher	(F)
*-2	Institut HELIAR	Weilerbach	(R)
	IMC - Val St. André	Luxembourg	(I)
*-2	IEES	Fentange	(I)
*-2	Jugend an Drogenhëllef	Esch/Alzette	(R)
*-1	Kannerduerf	Mersch	(R)
*	Jardin pour enfants	Rue Nassau - Luxembourg	(F)
*-2	Ligue HMC	Redange	(R)
*-2	La Provençale	Leudelange	(R)
	Ligue HMC - Cap	Centre Cap	(R)
*-3	Lycée classique	Diekirch	(I)
*-3	LAM-1	Bettembourg	(R)
	Lycée des Garçons	Esch/Alzette	(I)
	Lycée des Garçons	Limpertsberg	(I)
*-3	Lycée Technique Jos Bech	Grevenmacher	(I)
	Lycée du Nord	Wiltz	(I)
*-2	Lycée Michel Lucius	Luxembourg	(I) + (AS)

	Lycée Michel Rodange	Luxembourg	(I)
	Lycée privé St. Anne	Ettelbruck plus Pensionnat St. Anne/Ettelbruck	(I) (F)
*-2	Lycée Technique	Esch/Alzette	(I)
	Lycée Technique	Bonnevoie	(I)
	Lycée Technique Agricole	Ettelbruck	(I)
	Lycée Technique du Centre	Limpertsberg	(I)
*-2	Lycée Aline Mayrisch	Luxembourg	(I)
*-1	Lycée Technique	Mersch	(I)
*-1	Ligue HMC	Bastenduerf	(F)
*-2	Maison de Gériatrie	Hamm	(R)
*-1	Ministère des Affaires Etrangères	Luxembourg	(R)
*-1	Ministère de l'Intérieur	Luxembourg	(I)
*-2	Naturpark	Uewersauer	(R)
*-1	Piscine Olympique	Kirchberg	(AS)
*-1	Piscine Municipale	Luxembourg	(AS)
*-2	Pépinières	Troisvierges	(R)
*-3	P et T	Cloche d'Or	(R)
*-2	Réimecher Héem	Remich	(F)
*	S.F.S. - « Schrëtt fir Schrëtt »	Val St. André - Luxembourg	(I)
	Sycopan	Wiltz	(R)
*	Sanichaufer	Dudelange	(R)
*-2	Stade Josy Barthel	Luxembourg	(AS)
	Ville de Luxembourg	Service Parcs - Val St. Croix	(R)
*	World System Europe Limited	Rue A. Borschette - Luxembourg	(R)
*-2	Z.A.R.E.	Zone Industrielle - Ehlerange	(R)

Remarques :

	=	*
		Nouvelle desserte
R	=	
Réinsertion professionnelle		
(I)	=	
Intégration scolaire		
*-1	=	
Nouvelle desserte depuis 2001		
*-2	=	
Nouvelle desserte depuis 2002		
*-3	=	
Nouvelle desserte depuis 2003		
(F)	=	
Foyer desservi		
(A.S.)	=	
Activités sportives		
(I.S.)	=	
Insertion sociale		

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
2003 - 2004	292 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	En 03/04
Nord	17	22	26	26	28	30	30	38	38	38	43	47	41
Sud	26	34	36	53	55	64	68	73	86	89	101	119	138
Est	10	14	16	22	24	24	23	31	34	37	42	47	54
Centre	13	18	20	21	23	30	40	49	44	47	51	55	59
Total	66	88	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268	292

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	En 03/04
Minibus (9 places)	61	71	91	97	115	125	150	161	156	175	195	227
Bus (17 places)	17	17	16	16	18	24	28	30	44	46	49	42
Bus (30 places)	4	4	6	6	5	4	5	4	4	6	4	8
Bus (supér. à 30 places)	6	6	9	11	10	8	8	7	7	10	20	15
Total	88	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268	292

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	En 03/04
Minibus (9 places)	8665	11005	14364	16603	20226	21433	25628	26339	28070	32665	35165	40975
Bus (17 places)	2835	2058	2150	2405	2905	3585	4625	5558	7303	9225	9895	7565
Bus (30 places)	472	230	760	770	630	530	635	545	547	825	610	1925
Bus (supér. à 30 places)	611	650	1025	1340	1160	885	950	820	940	1635	3525	3365
Total	12583	13943	18299	21118	24921	26433	31838	33262	36860	44350	49195	53830

Clientèle transportée

a)	Nombre des élèves transportés <u>journellement</u>	+/- 1.500 unités
b)	Séjours d'observation de courte durée <u>par an</u>	+/- 1.850 unités
c)	Changements d'adresse <u>définitifs</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>intégral</u> des trajets arrêtés en début d'année scolaire	+/- 240 unités par an
d)	Changements d'adresse <u>temporaires</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>partiel</u> des trajets journaliers existants	+/- 450 unités par an

Evolution des crédits budgétaires votés après la réorganisation (1992)

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

2.3.**Le fret routier****2.3.1.****La délivrance d'autorisations**

L'activité journalière la plus importante dans le domaine du fret routier consiste dans la gestion et la délivrance des licences communautaires, attestations de conducteur et autorisations de transports.

En 2003, le Ministère des Transports a compté 338 (2002 : 326 ; 2001 : 348 ; 2000 : 315 ; 1999 : 319) entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire.

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports pour 2004, dont la procédure a été lancée en septembre, a été très rigoureux à l'instar des errements appliqués déjà au courant des années précédents. Cette rigueur a porté ses fruits : le service des autorisations a ainsi pu noter une nette régression des cas où des véhicules ne sont pas couverts par un certificat de contrôle technique valable, depuis que le contrôle des dossiers a été renforcé en 2001.

Le renforcement des contrôles au niveau des demandes d'une licence communautaire et d'autorisations de transports s'inscrit dans la lignée du programme gouvernemental et se conçoit dans le cadre de la politique d'assainissement du secteur routier au Luxembourg.

2.3.2. L'affaire « Kralowetz » et la Commission d'enquête « Transports Routiers Internationaux »

Dans le cadre de l'affaire « Kralowetz », qui a commencé avec une action coup de poing le 22 janvier 2002, la Chambre des Députés s'est intéressée au domaine des transports routiers internationaux par route. Les services compétents du Ministère des Transports ont investi un temps important dans la recherche de données et la constitution de dossiers, entre autres, pour la Commission spéciale et la Commission d'enquête.

La Commission spéciale constituée le 26 février 2002 a été chargée *« d'examiner les règles et la pratique du système d'attribution et de retrait d'autorisations et de licences de transport, et plus particulièrement les conditions d'obtention et les critères d'octroi de telles licences depuis la fin des années 80, et de faire rapport de ses conclusions à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais. »* Elle a été remplacée le 16 mai 2002 par une Commission d'enquête.

Dès que la Commission avait émis ses conclusions, le Ministère des Transports a eu hâte de mettre en vigueur une nouvelle instruction ministérielle fixant les critères d'attribution des autorisations de transports. Cette décision est entrée en vigueur le 13 octobre 2003, après avoir eu l'aval de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre des Députés. En vertu de cette instruction ministérielle toute décision d'attribution d'autorisations de transports est prise par le Ministre des Transports sur avis d'une commission composée de trois fonctionnaires.

Dans la lignée de la volonté du gouvernement de privilégier l'établissement d'entreprises de transports qui justifient d'une activité réelle au Luxembourg et d'écarter les 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, a 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 loi définit l'« établissement » de la façon 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, l'interprétation faite en pratique de cette définition repose sur un faisceau d'indices permettant de constater l'existence des différents éléments prouvant l'existence d'un siège d'exploitation réel.

Ces indices qui ont été mis au point par le Ministère des Transports, ensemble avec le Ministère des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement dès l'entrée en vigueur de la loi du 30 juillet 2002, trouvent leur 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 numéros 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 au 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 au cours de 2003. 18 entreprises ont été contrôlées et les responsables de 15 d'entre elles ont été convoqués afin de présenter leurs observations et moyens de défense dans le cadre de l'instruction de leur dossier par la commission des transports internationaux de marchandises par route. 10 retraits de licence ont été prononcés dans la suite. Trois entreprises se sont vu restituer leur licence après avoir fait un recours gracieux auprès du Ministre des Transports. Deux autres affaires sont encore en cours d'instance devant les juridictions administratives. Plusieurs autres entreprises ont

préférèrent arrêter leurs activités au Grand-Duché avant de faire l'objet d'un contrôle de leur établissement.

2.3.4. 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 établies au Luxembourg, de chauffeurs ressortissant 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 à 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.

Entre-temps les chambres professionnelles consultées ont avisé favorablement cette initiative. En l'absence de l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi n'a malheureusement pas encore pu être examiné par la Chambre des Députés.

Les dispositions communautaires sur l'attestation de conducteur sont entrées en vigueur le 19 mars 2003. Depuis mars 2003, le Ministère des Transports délivre donc aux entreprises qui en font la demande, des attestations de conducteur à côté de la licence communautaire.

L'attestation de conducteur permet un contrôle communautaire efficace des conditions légales d'emploi des chauffeurs concernés, et en combinaison avec les dispositions légales et réglementaires en projet elle saura 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.

2.3.5. 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 devenue une interlocutrice privilégiée 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 des sanctions pénales prononcées par les juridictions, a amené le Ministère des Transports en 2002 à 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 vérifie, dans le cadre de la législation communautaire relative à la licence communautaire de transport international, le respect des conditions d'établissement par les transporteurs établis au Luxembourg en étroite coopération avec l'Administration des Douanes et Accises.

Ce contrôle rentre 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.

En 2003 les contrôles commencés fin 2002 ont été poursuivis et ont permis d'éliminer plusieurs entreprises dont l'établissement n'a pas respecté les conditions légales et réglementaires (entreprises dites « boîtes aux lettres » et entreprises fonctionnant par personne interposée), ce qui a résulté dans un retrait de la licence communautaire en vertu des dispositions de la législation communautaire.

Le Ministère des Transports se fait représenter par des fonctionnaires 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).

2.3.6. La coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route »

Sur invitation du Ministre des Transports luxembourgeois, un Arrangement administratif qui formalise la mise en place d'une coopération institutionnalisée entre les services de contrôle des transports routiers du Benelux et de la France a été signé le 5 octobre 1999 à Luxembourg.

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

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

Depuis sa constitution en 1999, l'Euro Contrôle Route a été rejoint par l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Irlande. Le Portugal, le Danemark, la Suède, la Pologne et la Lituanie ont également manifesté leur intérêt pour rejoindre l'ECR.

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

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

En 2003, le Luxembourg a organisé un séminaire de formation-échange auquel ont participé des agents de contrôle de la Belgique, des Pays-Bas, de la France, du Royaume-Uni, de l'Allemagne et du Luxembourg.

2.3.7. Les relations bilatérales dans le domaine du fret routier

2.3.7.1. *L'application d'un moratoire en matière de politique de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route*

En 2003 le moratoire en matière de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route, décidé en 2000, a été maintenu.

En effet, l'ouverture des marchés des transports routiers pratiqué jusqu'en 1999, 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 d'approvisionnement et d'expédition 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 des 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.

2.3.7.2. *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).

2.3.7.3. Le système de péage électronique par satellites allemand

En 2003 l'Allemagne est sortie du système Eurovignette pour introduire un système de péage électronique par satellites sur son réseau autoroutier. Après de nombreux problèmes notamment techniques, la date d'entrée en vigueur a été repoussée plusieurs fois, de sorte que le système de la « Maut » électronique n'a pas pu démarrer en 2003. Dans le contexte de ces problèmes le Ministre des Transports luxembourgeois est intervenu à plusieurs reprises auprès de son homologue allemand pour le sensibiliser pour les problèmes que le nouveau système aurait comporté pour les milieux professionnels du secteur luxembourgeois concerné.

2.3.7.4. 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

2.3.7.5. *Autres Etats*

Maroc

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

2.3.8. Les Transports Exceptionnels

En 2003 le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national a augmenté. C'est ainsi que quelque 1960 autorisations de transports exceptionnels ont été établies (2002 : 1600 ; 2001 : 1600 ; 2000 : 1520 ; 1999 : 1460 ; avant 2003 certaines catégories d'autorisations n'étaient pas considérées dans ce calcul). Cette augmentation semble s'inscrire dans le relancement général de l'économie nationale et internationale au courant de l'an 2003. Aucun changement significatif ne s'est présenté quant aux dimensions et au 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 ainsi que de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois. C'est ainsi qu'en 2003 le Ministère des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées non moins de 350 avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 150 escortes de la part de l'Unité Centrale de la Police de Route (UCPR) ont été nécessaires pour assurer l'accompagnement de ces transports.

2.4. **L'activité au niveau communautaire**

2.4.1. Les transports routiers

2.4.1.1. *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 double 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, d'une part, et de permettre une utilisation efficace et uniforme du futur tachygraphe électronique, d'autre part.

Le souhait d'un renforcement des dispositions sociales et d'une réduction substantielle des exceptions actuelles à l'application de la réglementation, soutenu 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 à l'ordre du jour du Conseil durant les présidences danoise, grecque et italienne. Il est cependant probable qu'une position commune puisse être trouvée au niveau du Conseil avant l'adhésion des nouveaux Etats membres.

Bien que le dossier n'ait pas figuré à l'ordre du jour des dernières présidences de l'Union européenne, un groupe d'experts, auquel le Luxembourg a activement participé, a continué à travailler sur ce dossier.

2.4.1.2. Transit alpin - Ecopoints

Au début des années 90 l'Autriche a introduit le système «Ecopoints» qui visait à limiter le transit des poids lourds à travers son territoire et à réduire de façon durable les émissions NO_x de 60 %. Le nombre des écopoints a ainsi diminué graduellement d'année en année. Ce système, qui constitue une entorse au principe de la libre circulation, a pris définitivement fin au 31 décembre 2003.

Le dossier du transit alpin a occupé les présidences espagnole, danoise et grecque, sans que pour autant une solution pour ce dossier n'ait pu être trouvée. Ce n'est que sous la présidence italienne qu'une solution a vu le jour en toute dernière minute, après une procédure difficile de conciliation et alors que les positions du Conseil et du Parlement européen ont fortement divergé.

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, avait notamment soulevé l'opposition surtout de l'Italie, de l'Allemagne, de la Belgique, des Pays-Bas, ainsi que partiellement de la Grèce.

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 déjà annoncée par la Commission européenne pour fin 2001. Un projet de proposition à introduire par la Commission a été présenté en 2003.

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 formellement nécessaire de Ministres pour permettre au Conseil de délibérer valablement et, d'autre part, à l'absence d'avis de la part du Parlement européen (1^{ère} lecture), qui aurait permis d'engager la recherche d'une position commune par procédure écrite, la présidence danoise a dû se limiter à constater que sa tentative de réunir une majorité qualifiée autour de son compromis avait échoué.

Le Luxembourg s'est montré compréhensif à l'égard de la position de l'Autriche et a soutenu la décision du Conseil de Laeken de maintenir l'effet environnemental positif du système des écopoints au-delà de 2003, notamment en vue 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 semble en effet légitime. Dans cet ordre d'idées le Luxembourg, qui, par ailleurs, est ouvert à toute solution de compromis, défend le point de vue qu'il ne faut pas négliger les aspirations de la population autrichienne, au risque de voir celle-ci s'adonner à la longue à des blocages de route susceptibles d'entraver sérieusement le transit alpin des poids lourds par l'Autriche.

Après la deuxième lecture du Parlement européen, en juillet 2003, les positions du Parlement et du Conseil étaient toujours radicalement opposées, alors que le Parlement voulait un système très ouvert couvrant uniquement les trois axes alpins principaux et prévoyant la libéralisation du système pour la plupart des poids lourds.

Après une longue procédure de conciliation un compromis a pu être trouvé fin novembre 2003. Le nouveau règlement a été publié le 29 décembre 2003 et est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004.

Or, ce règlement rencontre l'opposition de l'Autriche même qui est d'avis que ce nouveau système n'engendre que des coûts de gestion énormes au niveau de l'application, sans avoir aucun effet bénéfique, alors que les poids lourds pourraient traverser le territoire autrichien comme si le système de points n'existait pas. Par conséquent, l'Autriche entend ne pas appliquer ce système, de sorte que les poids lourds pourront désormais transiter par l'Autriche sans restriction.

3. L'Aviation civile

3.1. Le contexte international

Après les deux années 2001 et 2002 néfastes pour l'ensemble de l'industrie du transport aérien mondial, dû aux effets des attentats terroristes de septembre 2001, l'ensemble du secteur s'attendait pour 2003 à voir remonter la pente tout en étant conscient que le chemin de la reprise serait long.

Malgré certains signes encourageants au début de l'année, il n'en a été rien, et l'évolution négative des années antérieures s'est prolongée en 2003 à un rythme renforcé, due aux effets de la guerre en Iraq et de l'épidémie du SARS.

Selon les chiffres préliminaires rendus publics par l'OACI pour l'ensemble des 188 Etats contractants, le trafic aérien régulier (exprimé en tonnes-km¹ transportées) s'est replié de 1% en 2003 comparé à 2002, les services internationaux enregistrant pour leur part une baisse proche de 3%. Les transporteurs basés en Asie/Pacifique ont particulièrement souffert l'an dernier. L'OACI évalue à 6% la chute de trafic subie par ces derniers sur l'ensemble de leur réseau, contre environ 10% pour leurs seuls services internationaux. A l'opposé, les compagnies du Moyen-Orient ont connu une croissance particulièrement vive l'an dernier, les transporteurs basés en Europe, en Afrique et en Amérique latine ayant dû se contenter de progressions bien plus modestes. Globalement, les compagnies des pays membres ont transporté un peu plus de 1,6 milliard de personnes sur leurs services réguliers l'an dernier, soit autant qu'un an auparavant. L'OACI souligne toutefois qu'en 2003 le trafic mondial (exprimé en tonnes-km transportées) est resté inférieur de 2% à son niveau de 2000.

L'évolution du trafic passagers se trouve confirmée par l'AEA (Association of European Airlines) qui avait enregistré une reprise du marché sur les 10 premières semaines de l'année, cette croissance ayant par après été entièrement bouleversée par l'éclatement de la guerre en Iraq, aggravée par les effets de l'épidémie SARS.

Sur l'ensemble de l'année et compte tenu de l'impact de ces deux facteurs externes, guerre en Iraq et éclatement du SARS, les 31 transporteurs aériens groupés dans l'association AEA font état d'un trafic passagers tout juste supérieur de 1% comparé à celui de 2002. Compte tenu des diminutions aux alentours de 5% des deux années précédentes, cette faible augmentation de 1% pour 2003 place le résultat de cette année bien en-dessous du niveau de 1999.

Le trafic régulier de fret, exprimé en tonnes-kilomètres réalisées, a enregistré une hausse modeste de moins de 4% sur l'ensemble du trafic aussi bien que sur les services internationaux. Le volume de fret transporté dans le monde entier sur les services réguliers a été de l'ordre de 30 millions de tonnes.

Tous les acteurs concluent leurs analyses sur une note optimiste quant aux perspectives pour l'année 2004 en cours.

Selon les estimations de l'OACI, le renforcement des mesures de sûreté, la reprise de l'économie mondiale et un environnement opérationnel plus stable devraient contribuer à un rebond du trafic aérien mondial de passagers, censé atteindre 4,4% en 2004 et 6,3% en 2005. Ce rebond attendu fera suite à trois années particulièrement difficiles – baisse de 2,9% en

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

2001 et stagnation en 2002 et 2003 – qui devraient laisser des traces profondes, l'OACI ayant revu à la baisse les prévisions de croissance à long terme qui avaient été établies avant les événements de septembre 2001, pour les ramener à 4% l'an environ.

De son côté, l'IATA (International Air Transport Association) s'attend également à un rebond du trafic international de passagers en 2004. Elle prévoit une progression de 7 à 8% du trafic international régulier de passagers (exprimé en PKT) par rapport à 2003. Toutefois, ce rebond ne suffira pas à faire passer le trafic au-dessus du niveau qui prévalait avant les attentats du 11 septembre 2001. Il est vrai que 2003 – avec recul de 3 à 4% du trafic international de passagers par rapport à 2002 – n'a pas contribué à compenser la baisse d'activité enregistrée depuis les événements de 2001.

3.2. La situation sur le plan national

3.2.1. Le contexte général

Tout comme pour l'année précédente, l'évolution enregistrée dans le domaine passagers était négative, à l'opposé de celle du domaine fret qui a par contre été en augmentation pour la septième année de suite soulignant la compétitivité de la plate-forme aéroportuaire luxembourgeoise et l'intérêt de sa desserte par des liaisons aériennes avec toutes les parties du monde. L'aéroport de Luxembourg semble donc bien implanté sur l'échiquier aéroportuaire européen où, en termes de tonnage de fret traité, il occupe un rang important.

Du côté passagers, le constat fait dans les rapports d'activité 2001 et 2002 garde toute sa valeur et devant la toile de fond de la situation très concurrencée de l'aéroport luxembourgeois par ses concurrents de la Grande Région. Reste à voir si la création de nouvelles infrastructures d'accueil va améliorer la situation, sachant qu'un passager aérien potentiel ne fera son choix d'aéroport pas prioritairement en fonction de la qualité de son traitement au sol, mais plutôt en fonction du prix de son voyage aérien. De même, il ne faut pas méconnaître que quasiment tous les aéroports autour de Luxembourg ont récemment investi ou vont prochainement investir dans leurs infrastructures d'accueil, dépassant même la capacité prévue à Luxembourg, mais à des coûts d'investissements (et donc également à des coûts de fonctionnement) largement plus faibles.

3.2.2. L'autorité aéronautique

3.2.2.1 *Le registre des aéronefs*

Tendances générales

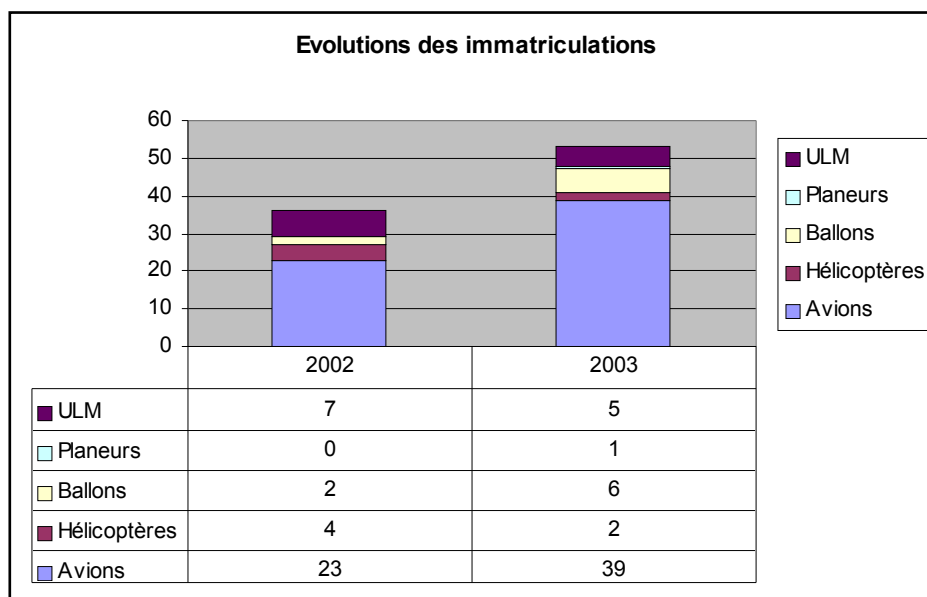
La tendance notée depuis 1987 d'une augmentation continue du nombre d'aéronefs immatriculés au Luxembourg s'est encore confirmée en 2003. Depuis 1987, la moyenne annuelle des immatriculations nouvelles s'élève à 11 unités. Le nombre de dossiers traités s'élève à quelque 70 dossiers par an.

Immatriculations 2003

En 2003, ont été enregistrées plus de 2 fois plus d'immatriculations que de radiations, ce qui correspond à une augmentation de 15.18%, comparée à celle des années précédentes qui n'a été que de l'ordre de 4.8%.

	1999	2000	2001	2002	2003
Immatriculations	43	41	43	36	53
Radiations	34	31	34	28	19
Augmentation nette	9	10	9	8	34
Pourcentage	4.79%	5.08%	4.35%	3.70%	15.18%
Total	197	207	216	224	258

Comme indiqué au paragraphe ci-dessus, le nombre d'aéronefs immatriculés en 2003 a nettement augmenté par rapport à 2002 ou 2001. Le tableau ci-dessous renseigne que cette augmentation est principalement due aux avions.



En analysant plus en détail les types d'avions concernés par cette hausse, l'on constate que la hausse est essentiellement due à une augmentation du nombre des avions privés (aviation générale) et des avions d'affaires.

3.2.2.2. La certification

AOC (Certificat de transporteur aérien)

Trois nouvelles sociétés ont été certifiées d'après le code JAR OPS en 2003.

Le nombre total d'aéronefs luxembourgeois opérés en transport commercial s'élève au 31 décembre 2003 à 52, répartis entre 9 opérateurs.

Maintenance

2003 a vu la suspension de l'agrément PART 145 d'une société pour cause de manque de contrats. Deux nouvelles demandes d'agrément PART 145 ont été déposées et sont en train d'être instruites.

3.2.2.3. *Les licences de mécanicien*

En 2003 la Direction de l'Aviation Civile (DAC) a participé en étroite coopération avec le Ministère de l'Education nationale et de la Formation Professionnelle à l'organisation de 3 sessions d'examen pour la délivrance de la formation de base pour la licence de mécanicien d'avion PART 66. La DAC a travaillé également à la constitution d'une base de données de questions contenant 2200 questions d'examen. En 2004, il est prévu de délivrer environ 150 licences EASA PART 66 aux mécaniciens des sociétés LUXAIR et CARGOLUX.

3.2.2.4. *Le domaine de la navigabilité*

Réglementation

Le 15 juillet 2002 est entré en vigueur le règlement communautaire 1592/2002 qui crée une agence européenne pour la sécurité aérienne, l'EASA. Cette agence a comme premier rôle de définir des règlements européens pour la certification et la maintenance des aéronefs.

Deux règlements communautaires sur la navigabilité ont été publiés en 2003 :

- Règlement (CE) No 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.
- Règlement (CE) No 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Deux règlements grand-ducaux publiés en 2002 couvraient déjà partiellement les thèmes repris par ces textes européens :

- 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)
- 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)

Par la publication du règlement CE 2042/2003 et CE 1702/2003, ces deux règlements grand-ducaux ont été rendus partiellement caducs. D'ici 2005, ils seront entièrement abrogés.

Activités de surveillance en 2003

La DAC a effectué 37 audits en matière de surveillance de la maintenance des transporteurs aériens (partie Maintenance du JAR OPS) et 15 audits en matière de surveillance des ateliers d'entretien (JAR 145). De même, depuis le 28 septembre 2003, la DAC a certifié 30 changements de conception (modifications ou réparations) au nom de l'EASA et elle a délivré 20 permis de vol en 2003.

3.2.2.5. *Le domaine des opérations aériennes*

En 2003 ont été délivrés 3 nouveaux AOC (Air Operator Certificate), portant à 9 le total des compagnies de transport aérien opérant sous pavillon luxembourgeois.

Dans le cadre de ces 9 AOC sont exploités actuellement plus de 50 appareils. La panoplie des types utilisés s'étend du quadiréacteur Boeing 747-400F au bimoteur à hélices Beech 200.

Pour s'assurer de la conformité des exploitants sous licence luxembourgeoise avec la réglementation en vigueur, des inspections sont effectuées régulièrement. Durant l'année 2003, cent dix (110) inspections ont été effectuées dans le domaine OPS.

S'y ajoutent des inspections supplémentaires éventuelles suite à des événements occasionnels variés.

Un suivi des inspections est assuré et les mesures nécessaires à la suite des rapports des inspections sont prises.

Le nombre important de compagnies aéronautiques commerciales nécessite un suivi administratif complexe de ces opérateurs de la part de la DAC. Afin d'assurer la tutelle plus efficacement, le bureau des opérations aériennes a développé courant 2003 un outil informatique. Mis en place au mois de mars, le système a été constamment amélioré et adapté aux besoins du service. Il permet actuellement un suivi informatisé des inspections ainsi que des non-conformités éventuelles décelées lors des inspections. La finalisation de l'automatisation de la préparation des maintes approbations à délivrer par le bureau OPS constitue la prochaine étape. Partiellement implémentée actuellement, cette automatisation aura comme effet bénéfique une plus grande standardisation des approbations et notamment une diminution du risque de l'erreur lors de la préparation manuelle d'autorisations comportant des informations multiples et complexes. Un suivi étroit de la documentation réglementaire des opérateurs est également assuré.

3.2.2.6. *Le domaine des licences*

Licences

La gestion des licences des pilotes privés se fait conformément au règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs. Le nombre actuel de licences, tous types d'aéronefs confondus, s'élève à 838, dont 256 licences d'entraînement.

Ecoles de pilotage - Agréments

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité toute instruction ne peut être donnée que dans une école agréée. L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à autorisation du Ministre des Transports, après instruction du dossier par la Direction de l'Aviation Civile. Une telle autorisation n'est accordée que si le requérant prouve qu'une organisation d'exploitation pourvue de personnel administratif enseignant et technique compétent, d'installation, de documentation et de locaux garantit une instruction appropriée. Il y a actuellement 8 différentes écoles de pilotage agréées au Luxembourg.

Examens théoriques et pratiques

La gestion des examens au vu de l'obtention des licences et qualifications afférentes selon les dispositions du règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 se fait par le biais de commissions d'examen nommées par le ministre. En 2003, 153 candidats se sont présentés à ces examens.

Validations

Pour les pilotes professionnels employés par les compagnies aériennes à Luxembourg et pour tous les pilotes titulaires de licences étrangères, des validations sont émises :

- a. pour les licences délivrées par les Etats membres de l'Union européenne selon le règlement grand-ducal du 17 août 1994 portant application de la directive 91/670/CEE du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile, et
- b. pour les licences délivrées par les Etats membres de l'OACI et non-membres de l'Union européenne selon les dispositions de la Convention de Chicago et notamment de l'Annexe 1.

En 2003 la Direction de l'Aviation civile a délivré 335 validations de licences étrangères.

Nouveau régime législatif et réglementaire

Une des activités prioritaires de la Direction de l'Aviation Civile a été la transposition du code JAR FCL en droit national interne qui permet la délivrance de licences de pilotes professionnels luxembourgeois. La transposition du code JAR-FCL s'est faite de la façon suivante :

1. traduction du texte anglais en langue française, incorporation des mises à jour périodiques par les autorités conjointes de l'aviation ;
2. adaptation du texte JAR-FCL dans la forme d'un règlement grand-ducal ;
3. dans son avis du 13 janvier 2004, le Conseil d'Etat a remarqué que les conditions d'accès à la profession de pilote pourraient être interprétées comme une restriction à la liberté de commerce et d'industrie qui est du domaine réservé de la loi. Le

Gouvernement s'est rallié à cette façon de voir et a entamé les suites législatives requises.

Pour faciliter la mise en application du nouveau règlement grand-ducal précité, les principaux acteurs de l'industrie (aviation privée et industrielle) ont été entendus lors de réunions de concertation et/ou d'information.

Le but essentiel du nouveau règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avions, transposant le code JAR-FCL consiste à procurer à l'aviation luxembourgeoise l'indépendance recherchée depuis des décennies. En effet, jusqu'à présent les autorités étrangères ont assuré la délivrance, la gestion et le contrôle des licences des pilotes actifs pour le compte des compagnies aériennes luxembourgeoises, sans pour autant en avoir le bénéfice économique.

3.2.3. L'Aéroport de Luxembourg

3.2.3.1. Le trafic aéroportuaire

En ce qui concerne l'année 2002 le nombre des mouvements avait été en diminution de 3% par rapport à l'année précédente, tant globalement que pour les deux catégories individuellement que sont les mouvements internationaux et locaux.

Cette tendance a été renversée en 2003 avec une augmentation de 10% pour le chiffre global, mais qui varie beaucoup entre le trafic international et le trafic local. C'est ainsi que les vols locaux ont augmenté de 27% en 2003 tandis que les vols internationaux ont progressé de 3%. Ce chiffre peut paraître étonnant au regard du fait que, d'un côté le fret a effectivement augmenté ce qui pourtant ne se traduit pas par une augmentation massive du nombre des vols respectifs, mais que, de l'autre, le nombre de passagers a bien diminué malgré l'augmentation du nombre des vols d'où découle la constatation que le taux de remplissage des avions a globalement rétrogradé.

Mouvements par activités (atterrissages et décollages)

(annexe 1)

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%)
2003	49.039 (+1.29%)	4.785 (+6.38%)	7.035 (+11.20%)	30.865 (+27.00%)	91.724 (+10.00%)

3.2.3.2. Les mouvements de nuit (annexe 2)

Si en 2002 le nombre des mouvements de nuit avait largement diminué, comparé aux chiffres de l'année précédente, l'on constate à nouveau une reprise en 2003 avec un total de 739 mouvements.

L'analyse des mouvements répartis sur les différentes heures de nuit montre que la majorité des mouvements ont eu lieu dans le créneau de 23.00 à 24.00 heures à savoir 68.32% des mouvements, soit 210 vols passagers (181 arrivées et 29 départs), et 295 vols fret (72 arrivées et 223 départs).

L'importance du chiffre dans le créneau horaire de 23.00 à 24.00 heures s'explique par le fait qu'il y a une forte programmation de vols jusqu'à 23.00 heures et qu'en cas de retard, ces vols bénéficient d'une dérogation permanente, telle qu'inscrite dans le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg.

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%)
2003	286 (+25,99%)	453 (+21,77%)	739 (+23,37%)

3.2.3.3. Le trafic passagers (annexe 3)

En ligne avec la tendance décevante sur le plan global, telle que décrite ci-dessus, l'évolution du trafic passagers à l'aéroport de Luxembourg a été franchement mauvaise en 2003. Ceci est d'autant plus regrettable qu'un autre aéroport voisin situé dans la Grande région s'érige de plus en plus en concurrent direct, et cela à un prix d'effort modeste par comparaison. Un total de 1.461.140 (transit inclus) passagers ont été traités en 2003, soit -61.318 unités ou -4,00%.

Les trois dernières années à évolution négative affichent donc une diminution totale de 208.344 passagers, soit -12,48 par comparaison au niveau de l'année 2000, dernière année positive

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%
2003	1.461.140	-4,00%

Le trafic passagers 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 7.846 passagers en 2003 (en diminution de 3.913 unités ou -33%).

Les commentaires du rapport d'activité de l'année 2001 concernant la place de l'aéroport de Luxembourg dans le domaine du trafic passagers restent pertinents. En effet, alors que notre aéroport a perdu son 1^{er} rang en termes de trafic passagers dans la Grande Région, son rôle risque de s'affaiblir davantage face au développement continu des aéroports concurrents. Non seulement que le Findel n'est, depuis quelques années, plus relié à des lignes régulières intercontinentales dans le domaine passagers, l'offre des destinations d'affaires et de vacances du Findel n'a guère variée, voire a même légèrement diminué (par ex. suppression de la destination de Hambourg et réduction du nombre de fréquences sur d'autres destinations). En même temps les dessertes offertes à partir des aéroports voisins ne cessent d'augmenter grâce, entre, autres au développement de leur réseau dans le créneau des compagnies à bas coûts.

Malgré l'évolution générale négative, LUXAIR est restée le transporteur passagers le plus important avec un total de 1.046.444 passagers, ce qui représente une diminution de 8,00% (88.951 passagers) par rapport à 2002 et une part de marché de 72,00% (= -3,14% par rapport à 2002).

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

1. KLM	69.986	+ 0,29%
2.HAMBURG INTERNATIONAL	60.846	- 3.52%
3.TAP	57.011	+ 66,85%
4. SWISS INTERNATIONAL	53.715	- 9,90%
5. BRITISH AIRWAYS	47.666	- 10,41%
6. VLM	33.819	-6,31%

En ce qui concerne le trafic passagers sur les destinations individuelles, Londres reste en tête au niveau des dessertes régulières avec un total de 146.608 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 2003	Situation par rapport à 2002
Amsterdam	69.986	+ 0,29%
Copenhague	36.450	- 10,82%
Francfort	144.609	-7,62%
Londres	146.608	- 14,46%
Paris	120.242	-4,64%

Zurich	55.525	-20,44%
--------	--------	---------

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. De plus la tendance générale négative des destinations reprises ci-dessus est le reflet du ralentissement global constaté également sur ces plates-formes.

3.2.3.4. Le trafic fret aérien (annexe4)

Le tonnage de fret aérien (fret et poste) traité par l'aéroport de Luxembourg en 2003 s'élève à 657.255 tonnes, ce qui représente une croissance de 13,37% par rapport à l'année précédente.

Le nombre de mouvements cargo a augmenté de 13,95% en passant de 8.670 mouvements fret en 2002 à 9.880 mouvements fret en 2003, ce qui représente pour 2003 en moyenne annuelle 3,3 mouvements cargo supplémentaires par jour. Les mouvements cargo représentent 10,77% du total des mouvements enregistrés pour l'année 2003 et leur part dans les mouvements internationaux est de 16,23%.

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

3.2.3.5. 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 sont effectués chaque année pour maintenir les installations techniques et opérationnelles à haut niveau, faisant que l'aéroport figure dans la meilleure catégorie d'exploitation. Ceci est devenu une nécessité primordiale pour ses clients, car un trafic aérien régulier n'est plus imaginable de nos jours sans ces facilités techniques d'exploitation. En outre, le système radar actuellement en service, arrivé à bout de potentiel après douze ans d'exploitation, sera remplacé en 2004.

Dans le domaine passagers, le Gouvernement a mis en route le dossier de la modernisation de l'infrastructure terminale, dont la première phase est la construction d'un bâtiment particulier pour l'arrivée et le départ d'avions d'une capacité d'environ 50 passagers. La mise en service de ce terminal est prévue pour mai 2004. Une deuxième phase de ce programme de modernisation comporte la construction d'une nouvelle aérogare dotée de passerelles d'embarquement modernes offrant ainsi aux passagers un confort aux normes de nos jours. Ce chantier a commencé fin 2003 et il est prévu qu'à son accomplissement fin 2006/début 2007 l'actuelle aérogare sera démolie.

Figurent également au programme de construction un parking souterrain pour voitures raccordé directement à l'aérogare et la construction d'un central de cogénération. Le parking sera configuré de manière à se substituer à l'ensemble des parkings actuels en surface.

L'aire de manœuvre devant la nouvelle aérogare pourra ultérieurement être prolongée vers le nord-est pour faire jonction avec l'aire de manœuvre du centre fret. De la sorte, l'aéroport disposera d'une grande aire de manœuvre d'un seul tenant ce qui facilitera la gestion du stationnement des avions en fonction du volume et de la nature du trafic. Parallèlement le projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg via Findel approuvé par la loi du 18 décembre 2003 (cf. point 2.1.1.2.1. du présent rapport) comporte une halte ferroviaire à la hauteur de la nouvelle aérogare.

Finalement les procédures et travaux nécessaires 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, tel qu'il a été dressé en 1986, sont toujours en cours. Il est prévu que ces travaux aboutiront fin 2004/début 2005.

3.2.3.6. L'aviation générale

Grâce aux conditions météorologiques exceptionnelles de l'année 2003, l'aviation générale, dans le domaine des sports et des loisirs, a pu réaliser une hausse des mouvements sensible et nettement supérieure par comparaison avec l'année précédente. Alors même que les statistiques définitives ne sont pas encore disponibles à l'heure qu'il est, il y aura lieu de remarquer que l'augmentation des vols d'agrément à partir de l'aéroport de Luxembourg devrait se chiffrer dans un ordre de grandeur de quelque 27%.

N'empêche que la recherche d'un centre national aéronautique (CNA), entamée depuis l'année 1967, semble toujours rester chimérique pour la population des aviateurs qui regroupe pourtant un nombre non négligeable d'utilisateurs : 585 pilotes privés, dont 161 détenteurs d'une licence d'entraînement (E), 71 pilotes de planeurs, dont 27 (E), 80 parachutistes, dont 45 (E), 54 pilotes d'ULM, dont 17 (E) et 46 pilotes d'aérostas, dont 6 (E), soit au total 836.

Les travaux de mise au point de la nouvelle réglementation JAR-FCL, par laquelle les pilotes privés d'aviation peuvent entrer également dans le système européen innovateur en matière de licences à côté des pilotes professionnels, ont été finalisés en 2003.

Suite à la mise en œuvre, en septembre 2003, par l'Agence EASA (European Aviation Safety Agency) d'une nouvelle réglementation européenne dans le domaine de la sécurité aérienne, la Direction de l'Aviation Civile a commencé à travailler sur de nouveaux dossiers relatifs à la certification, à la navigabilité et à la maintenance des aéronefs, tout en prenant soin de tenir compte des besoins spécifiques de l'aviation générale opérant dans notre pays.

L'aérodrome de Noertrange, terrain de prédilection pour l'entraînement des élèves-pilotes et notamment des parachutistes, a dû être fermé pendant plusieurs mois en 2003 en raison de l'échéance des baux à loyer des terrains. Vers la fin de l'année, le Gouvernement a toutefois réussi à acquérir la majeure partie des parcelles et se trouve donc désormais à même de s'engager dans la voie d'une restructuration et d'un réaménagement de cette plate-forme importante pour les activités de sport et de loisirs aéronautiques.

Dans le domaine des aéronefs ultra-légers motorisés, il y aura lieu de mentionner un projet de règlement grand-ducal, devant modifier et compléter celui du 28 juin 1985 relatif à l'utilisation et l'exploitation des ULMs, et qui prévoira la possibilité qui leur sera concédée de pouvoir profiter d'une circulation moins contraignante à travers les différents pays de

l'Europe, tout en ne négligeant pas les critères de sécurité auxquels doivent se soumettre les pilotes concernés.

Année	Aviation générale (tourisme / loisirs + vols locaux)	Variation		Aviation locale	Variation
1994	31.946	+8.6%	<u>dont</u>	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%
2003	36.946	+24,80%		30.865	+26,70%

3.2.4. Les compagnies luxembourgeoises

3.2.4.1. *LUXAIR*

En 2003 la société LUXAIR a transporté au départ de et vers Luxembourg 1.046.444 passagers contre 1.135.395 en 2002, soit une diminution de l'ordre de 7,83%, taux représentant le double en pourcentage de la diminution totale de l'aéroport. La part de marché de la société en termes de passagers transportés est ainsi tombée à 72%.

Le réseau aérien de LUXAIR (saison d'été) portait sur 56 destinations dont 24 en vols d'affaires et 32 en vols vacances. Outre les villes classiques du programme des vols vacances, une nouvelle destination s'est ajoutée pendant la saison d'été au réseau, à savoir Dubrovnik.

Au 31 décembre 2003 la flotte LUXAIR comprenait 16 appareils, dont 5 Boeing 737, 3 Fokker 50 et 8 Embraer EMB 145.

Au 31 décembre 2003 les effectifs de la société s'élevaient à 2.191 unités (dont 148 pilotes). La part des effectifs du seul secteur de l'assistance aéroportuaire s'est élevée à 884 unités pour le domaine fret et à 315 unités pour le domaine passagers.

3.2.4.2. *CARGOLUX*

En 2003 CARGOLUX a transporté 416.000 tonnes de fret au départ et à l'arrivée de notre aéroport. Ceci représente une part du marché de 63.3%. 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 458.000 tonnes sur son réseau mondial.

CARGOLUX a maintenu sa position de troisième transporteur cargo européen. En termes de tonnage transporté elle occupe le neuvième rang parmi les compagnies au niveau mondial avec une production de 4.157.366.738 millions de tonnes – kilomètres réalisés sur son réseau comprenant des destinations réparties sur tous les continents (+6,53% par rapport à 2002).

Au 31 décembre 2003 sa flotte s'est composée de 12 Boeing B747-400 (+1 appareil en commande). 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 une capacité d'appoint louée auprès d'autres transporteurs.

En 2003 CARGOLUX a ajouté quatre nouvelles destinations à son réseau mondial, à savoir les villes de Rio de Janeiro, Panama City, Port de France et Kinshasa. De même le nombre de fréquences a été augmenté sur certaines destinations, telles que HongKong, Los Angeles, Shanghai et Singapour. En tout la compagnie a effectué 2.564 vols ce qui représente une augmentation de 243 unités par rapport à 2002.

Les effectifs de la société s'élevaient au 31 décembre 2003 à 1.356 personnes réparties à travers le monde entier, dont 1.034 basées à Luxembourg. Cela représente une légère diminution par rapport à 2002. Le personnel navigant technique comprenait 327 personnes, soit une augmentation de deux unités, comparée à 2002.

3.3. La sécurité aérienne

L'entité d'enquête prévue par la législation en matière d'accidents, a été formellement instituée par le règlement grand-ducal du 06 juin 2003 qui en a également nommé les membres (3 effectifs et 3 suppléants). L'entité relève directement du Ministre des Transports et son secrétariat fonctionne au sein de ce ministère. Le dossier concernant l'enquête sur l'accident du Fokker 50 survenu le 06 novembre 2002 continue toutefois d'être traité et mené à terme par la commission nommée spécifiquement par arrêté ministériel du 06 novembre 2002, complété par l'arrêté ministériel du 15 novembre 2002. Le rapport sur l'enquête technique avait été présenté au public par le Ministre des Transports le 11 décembre 2003. Les recommandations de sécurité émises par la commission au cours de l'enquête ont été directement suivies d'effets en conformité avec les dispositions réglementaires y relatives.

L'année 2003 a été marquée par quatre accidents impliquant des avions luxembourgeois, dont deux avions privés de sport, un planeur et un avion commercial. Dans l'un des accidents, au cours d'une manifestation aérienne, le pilote s'est tué. Dans l'accident du planeur le pilote s'est blessé. Les accidents n'ont pas fait d'autres victimes. Les enquêtes se poursuivent et, sans préjuger des résultats, il semble que, dans le cas de l'avion commercial qui était sorti de la piste à l'atterrissage pour s'immobiliser dans la clôture de l'aéroport (24 septembre 2003), cet accident soit dû à une défaillance technique.

3.4. Le domaine législatif

3.4.1 L'activité législative nationale

Règlement grand-ducal du 15 janvier 2003

- 1) portant réglementation de la circulation sur la voie publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg et
- 2) modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg.

Le règlement a pour objet de définir toutes les règles à appliquer dans le domaine de la circulation sur toutes les voies publiques se trouvant dans les alentours de l'aérogare à Luxembourg-Findel et susceptibles des modifications rendues nécessaires depuis la mise en vigueur du premier règlement grand-ducal ad hoc, datant du 8 octobre 1984.

En même temps il apporte certaines modifications au règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport. Il s'agit, en l'occurrence, des modifications dont il y a lieu de tenir compte en fonction des nouvelles dispositions du règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 prémentionné.

Règlement grand-ducal du 14 avril 2003

1. portant approbation du contrat sur le développement, la mise en valeur et l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg, signé le 15 janvier 2003 entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et lux-Airport SA, Société de l'Aéroport de Luxembourg et
2. arrêtant le relevé des propriétés domaniales formant l'enceinte de l'Aéroport de Luxembourg.

Le règlement grand-ducal du 14 avril 2003 détermine les missions confiées par l'Etat à la Société de l'Aéroport de Luxembourg dans le cadre du contrat sur le développement, la mise en valeur et l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg, signé entre les deux Parties.

Ces missions comprennent, entre autres, la construction, le financement et l'exploitation de la nouvelle aérogare, du terminal petit porteurs, d'un terminal pour l'aviation d'affaires, ainsi que d'un parking à proximité de la nouvelle aérogare, l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de sécurité et de sûreté pour l'ensemble de l'enceinte de l'aéroport, et la gestion immobilière de l'Aéroport de Luxembourg.

Loi du 16 avril 2003 portant approbation

- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Région Administrative spéciale de Hong Kong de la République Populaire de Chine relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998 ;
- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de Népal relatif aux services aériens, signé à Luxembourg, le 18 juin 1999 ;
- de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 13 et 21 juillet 1998 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Luxembourg, le 19 août 1986, tel qu'il a été amendé par Accord sous forme d'échange de lettres du 6 juin 1995

Loi du 16 avril 2003 portant approbation

- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien, signé à Luxembourg, le 27 septembre 2000
- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien, signé à New Delhi, le 8 janvier 2001.

Règlement grand-ducal du 27 juillet 2003 déterminant, pour les stagiaires de la carrière supérieure de l'attaché de Gouvernement et de l'ingénieur, ainsi que de la carrière moyenne du rédacteur et de l'ingénieur-technicien auprès de la Direction de l'Aviation Civile, les conditions d'admission et de nomination ainsi que les modalités de la partie de l'examen de fin de stage à organiser par l'administration précitée en exécution de la loi modifiée du 15 juin 1999 portant organisation de l'Institut national d'administration publique.

Loi du 12 août 2003 portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

La loi du 12 août 2003 portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999 à Montréal modernise et refond le régime juridique international en matière de responsabilité des transporteurs aérien établi en vertu de ce que l'on désigne communément par «régime de Varsovie», datant pour les plus anciennes dispositions de 1929. Elle énonce, dans un cadre global et uniforme, les règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises effectué par aéronef contre rémunération.

Cette convention met fin à la situation de patchwork de règles et conventions existant sur le plan international et constitue un important pilier à la sécurisation juridique des règles de responsabilité des transporteurs. Tout en maintenant un noyau de dispositions qui ont bien servi la communauté du transport aérien international pendant des décennies, la nouvelle convention apporte la modernisation nécessaire dans un certain nombre de domaines-clés. Elle protège davantage les intérêts du passager en prévoyant un régime de responsabilité moderne à deux niveaux et en facilitant un dédommagement rapide, sans longues poursuites, en cas de dommage prouvé.

Arrêté ministériel du 21 août 2003 fixant les programmes de l'examen d'admission définitive dans la carrière supérieure de l'attaché de Gouvernement et de l'ingénieur, ainsi que des examens d'admission définitive et de la promotion dans la carrière moyenne du rédacteur et de l'ingénieur-technicien auprès de la Direction de l'Aviation Civile.

Loi du 22 août 2003 portant approbation du Protocole, signé à Montréal, le 24 février 1988, pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal, le 23 septembre 1971.

L'objectif du Protocole de Montréal, fait le 24 février 1988 et signé par le Grand-Duché de Luxembourg en date du 18 mai 1989, est d'apporter une clarification sur le plan législatif et plus d'efficacité quant à la répression des actes illicites en aviation civile. Il complète les trois conventions internationales que le Grand-Duché de Luxembourg a signées et ratifiées en matière de sûreté aérienne (Conventions de Tokyo, La Haye et Montréal).

Règlement ministériel du 22 octobre 2003 portant réglementation temporaire de la circulation sur les voies publiques aux abords de l'Aérogare de Luxembourg à l'occasion de la première phase des travaux de construction d'une nouvelle aérogare.

Règlement grand-ducal du 19 novembre 2003

1. portant réglementation temporaire de la circulation sur les voies ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg à l'occasion de la première phase des travaux de construction d'une nouvelle aérogare et
2. modifiant le règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 1) portant réglementation de la circulation sur la voie publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg et 2) modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg

Le règlement ministériel du 22 octobre 2003 et le règlement grand-ducal du 19 octobre 2003 ont été pris pour tenir compte des changements de circulation à prévoir dans le cadre des travaux de construction de la nouvelle aérogare.

La confection de ces règlements, en fait temporaires, a été dictée par l'envergure et la durée des travaux à réaliser dans ce contexte.

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables.

Le règlement grand-ducal précité constituera un élément-clé dans la politique de sécurisation de la plate-forme aéroportuaire. Ce texte crée un cadre légal moderne concernant l'accès des personnes à l'aéroport de Luxembourg qui devront subir une vérification de leurs antécédents pour être autorisées à pénétrer dans les zones à accès restreint.

Les discussions et analyses menées au sein du comité national de sûreté de l'aviation civile ont démontré la nécessité de réformer le cadre légal de base traitant de divers aspects liés à la sûreté à l'aéroport de Luxembourg, en dotant désormais l'arsenal juridique national de dispositions solidement ancrées pour régler, en conformité avec les exigences communautaires dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, les questions épineuses de l'accès et de la circulation à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire.

Le règlement grand-ducal formalise la procédure de demande d'autorisation d'accès auprès de l'Administration de l'Aéroport. Cette autorisation se décline matériellement sous différentes formes (carte d'accès, laissez-passer permanent ou temporaire) selon les besoins et justifications des requérants. Cette autorisation repose sur le principe de la vérification des antécédents de chaque requérant qui désire pénétrer et circuler dans une des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport. L'autorisation d'accès n'a qu'une durée de validité limitée (maximum de cinq ans) et la vérification des antécédents a lieu au moins tous les cinq ans, garantissant ainsi à l'Administration de l'Aéroport un contrôle permanent des personnes agissant sur la plate-forme aéroportuaire. Afin de préserver l'efficacité des mesures de sûreté préconisées, les questions relatives aux sanctions pénales et administratives sont traitées en détail. Par ailleurs, le requérant débouté bénéficie des garanties de la procédure administrative non contentieuse lui permettant, en cas de refus ou de révocation de l'autorisation d'accès, de plaider sa cause devant la nouvelle commission spéciale d'autorisation d'accès à l'aéroport. L'issue des premiers litiges devant les juridictions administratives concernant des décisions de refus ou de révocation a en effet clairement révélé qu'en absence de base juridique appropriée et de procédure institutionnalisée, les services compétents de l'Etat ne peuvent exercer leurs missions de contrôle des antécédents, qui leur ont été confiées par le Conseil de Gouvernement du 5 octobre 2001, afin de renforcer certains dispositifs de sûreté à l'aéroport de Luxembourg suite aux événements de septembre 2001.

Le texte en question redresse également certaines failles et incohérences du règlement grand-ducal du 9 juin 1976 portant sur la sécurité des installations à l'aéroport et du règlement ministériel du 26 septembre 1984 fixant l'emplacement et l'étendue des zones de sûreté¹. L'enceinte aéroportuaire est désormais scindée en zones de sûreté identifiées par une couleur déterminée dont les exigences en matière de sûreté varient en fonction de la sensibilité des emplacements. Le texte prévoit que chaque personne opérant dans une zone sensible devra subir un contrôle spécial avant d'y accéder, ce qui constitue un gain considérable en matière de sûreté à l'aéroport de Luxembourg.

Le règlement grand-ducal se place dans le cadre des travaux lancés en matière de sûreté aérienne en conséquence immédiate des attentats tragiques perpétrés en septembre 2001 aux Etats-Unis, travaux qui se sont poursuivis sans relâche en 2003 tant sur le plan communautaire que sur le plan national.

Le règlement-cadre communautaire 2320/2002/CE instaurant des règles communes dans ce domaine sensible a été étoffé et complété par un certain nombre de règlements d'application précisant, entre autres les critères qualitatifs des Etats-membres de l'Union pour l'établissement de leurs programmes de contrôle de qualité des mesures de sûreté ou définissant les règles du jeu des inspections communautaires censées vérifier la mise en œuvre effective et efficace des obligations par les Etats-membres dans ce domaine particulièrement sensible.

Dans ce contexte il y a lieu de relever également l'adoption par le Ministre des Transports du programme national de sûreté de l'aviation civile fin octobre 2003, répondant ainsi à une obligation communautaire visant à créer un recueil relatant les compétences des divers acteurs nationaux engagés en matière de sûreté et l'ensemble des mesures concrètes mises en œuvre par les Etats membres.

Travaux législatifs en cours

Les travaux d'élaboration du règlement grand-ducal précité et la mise au point du programme national de sûreté ont révélé l'importance d'une refonte urgente de la législation de base. Les réflexions ont abouti dans le développement d'un projet de loi global qui fut déposé à la Chambre des Députés en date du 14 janvier 2004. Il s'agit d'un projet de loi ayant pour but de modifier :

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport ;
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ;
- 4) 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.

Le projet de loi comporte plusieurs amendements de la législation luxembourgeoise dans le domaine de l'aviation civile. Le but primordial est de moderniser notre législation afin de la

¹ Les deux règlements sont abrogés

rendre conforme aux exigences communautaires, sinon compatible avec l'évolution légale dans d'autres matières, par exemple la protection des données à caractère personnel.

Les amendements ont pour objet de clarifier et de coordonner les compétences et responsabilités nouvellement imposées dans le cadre de la sûreté aérienne, tout en prenant en compte le changement de l'environnement institutionnel qui s'est opéré à l'Aéroport de Luxembourg en dotant l'organisme chargé de l'exploitation (lux-Airport) de recettes propres l'aidant à s'acquitter des nombreuses obligations imposées par l'Etat. Le tableau annexé sur les différents plans et programmes de sûreté à établir donne une image de la complexité des contraintes nouvelles.

Par ailleurs, les taxes aéroportuaires concernant la sécurité et la sûreté ou encore l'utilisation des infrastructures seront considérées comme taxes rémunératoires en vue de pouvoir être directement prélevées par lux-Airport et servir à la couverture des dépenses d'investissements et de gestion dont l'Etat a chargé cette société.

Le texte intègre des dispositions permettant d'améliorer considérablement la sécurité des passagers et des personnes travaillant dans l'enceinte aéroportuaire et de combler un vide juridique important en instaurant des règles limpides permettant de réprimer efficacement des comportements dangereux tels que l'abus d'alcool ou de stupéfiants. Actuellement aucun texte ne permet d'effectuer des dépistages d'alcoolémie ou de stupéfiants en dehors d'une infraction consommée (p.ex. homicide ou coups et blessures volontaires). Le texte introduit cette possibilité pour les équipages et le personnel travaillant à l'aéroport pour disposer d'un outil préventif. Il ajoute la possibilité pour la Direction de l'Aviation Civile d'interdire l'envol d'un avion en cas de défectuosité touchant à sa navigabilité.

Dans l'esprit de préserver la qualité de vie des riverains de l'aéroport, le projet de loi sous examen entend mettre en place les fondements légaux assurant le respect des trajectoires des aéronefs dans les phases d'approche ou de décollage.

La base légale est créée pour imposer par voie de règlement grand-ducal des trajectoires d'approche et de décollage pour les avions et pour sanctionner les non-respects de ces trajectoires.

Dans la foulée, les modifications légales projetées sont mises à profit

- pour éliminer formellement la peine de mort de la loi de 1948; et pour aligner les peines à la version en vigueur du code pénal ;
- afin de gérer conformément à la loi sur la protection des données personnelles les demandes d'accès à l'enceinte,

Toujours en matière de sûreté aérienne, la loi du 22 août 2003 portant approbation du Protocole de Montréal, fait le 24 février 1988 et signé par le Grand-Duché de Luxembourg en date du 18 mai 1989, apporte une clarification sur le plan législatif international et plus d'efficacité quant à la répression des actes illicites en aviation civile.

Assurances

Dans le sillage de l'uniformisation des règles en matière de responsabilité se situe également l'initiative européenne d'harmoniser les règles en matière d'assurance en adoptant un certain nombre de dispositions communes. La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil qui se trouve en deuxième lecture devant le Parlement européen, et qui devrait entrer en vigueur au mois d'avril 2004, met 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.

Taxes aéroportuaires

Le projet de règlement grand-ducal déterminant les taxes aéroportuaires à l'Aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application se propose de modifier le régime et le niveau des taxes aéroportuaires applicables à l'Aéroport de Luxembourg en reprenant pour une grande partie les dispositions et principes établis par le règlement grand-ducal du 25 avril 1994.

Les principales innovations concernent la prise en compte des mesures de sûreté renforcées introduites à l'Aéroport de Luxembourg pour le calcul des taxes, la pénalisation financière plus forte des vols de nuit, l'application d'une taxe-amende en cas de non-respect des trajectoires d'approche et de décollage, ainsi que la modulation des taxes en fonction de la classification OACI des aéronefs pour ce qui est des nuisances sonores.

3.4.2. Les relations extérieures / négociations bilatérales

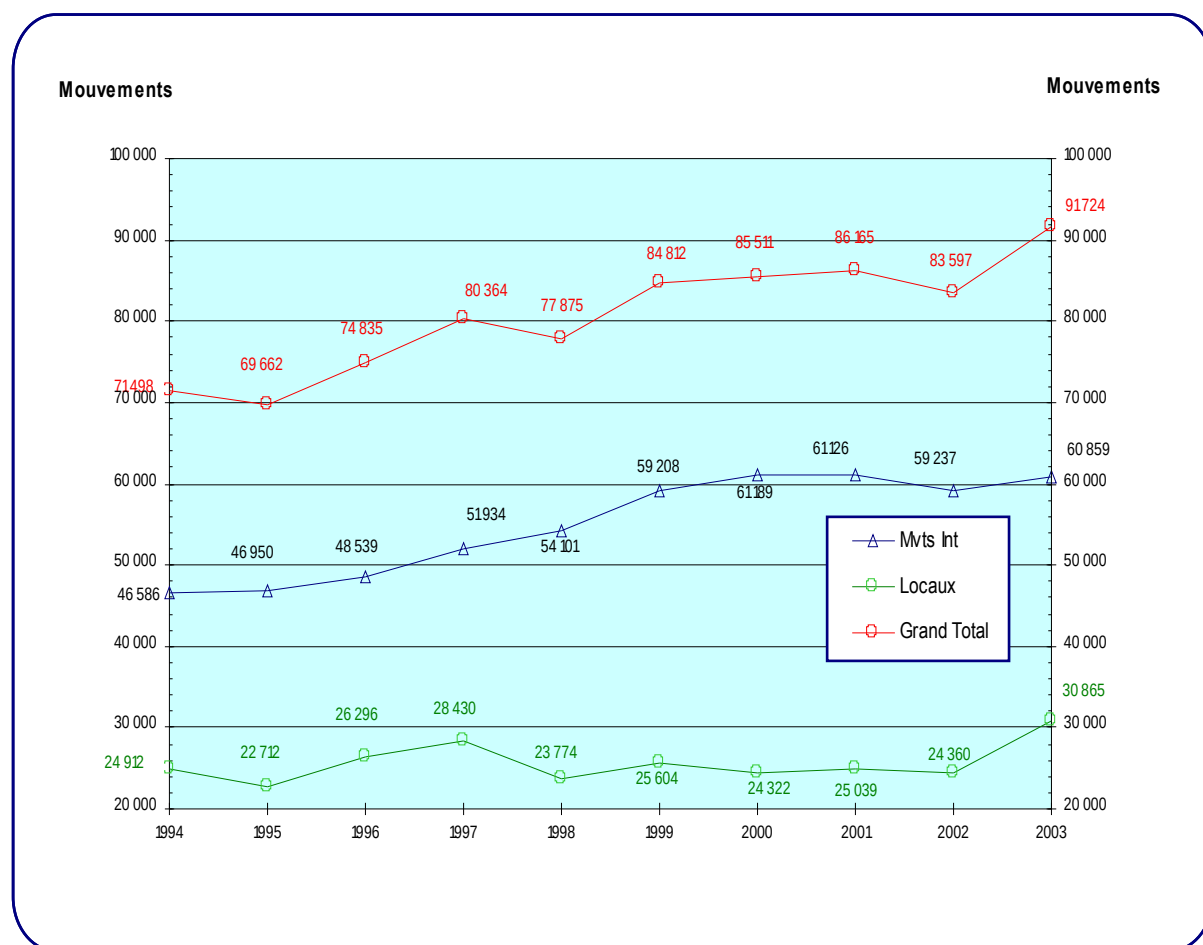
Le domaine des relations aériennes extérieures a été profondément marqué par l'arrêt rendu par la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) à Luxembourg en date du 5 novembre 2002. Dans ce contexte il y a eu de nombreuses consultations au niveau communautaire afin de clarifier quelles sont désormais les compétences respectives de la Commission Européenne et des Etats membres en matière de droits de trafic et de négociations d'accords aériens avec les pays.

Alors que toutes les questions dans ce dossier n'ont pas encore été clarifiées, on s'oriente plutôt vers une compétence mixte, ce qui va rendre bien plus complexe et fastidieuse la gestion future des relations aériennes bilatérales. Jusqu'à son approbation définitive, les Etats Membres ont été d'accord d'appliquer provisoirement un projet de règlement communautaire qui prévoit une notification, voire consultation systématique de la Commission Européenne pour toute négociation bilatérale à entreprendre. Aussi les Etats Membres sont-ils tenus de s'efforcer à rendre conformes au droit communautaire les accords aériens existants lors de consultations bilatérales avec des pays tiers.

La Commission Européenne, après concertation avec les Etats Membres, a repris en 2003 ses négociations bilatérales avec les Etats-Unis en vue de la création d'une zone d'aviation transatlantique commune. Deux tours de négociations ont eu lieu en octobre et décembre 2003 à Washington respectivement à Bruxelles, sans qu'il ait été possible de progresser de manière substantielle. De nouvelles séances de négociations sont prévues pour 2004.

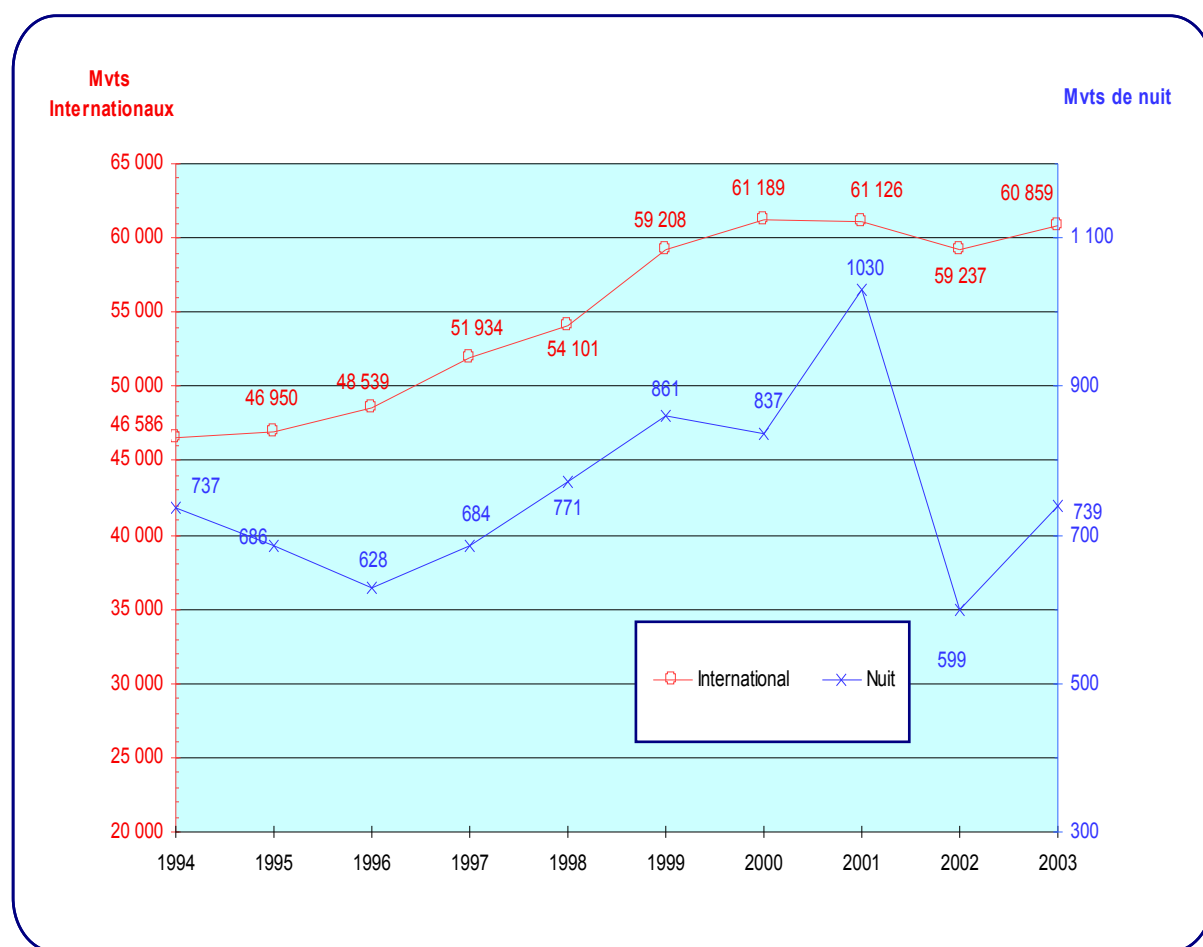
Vu les nouvelles circonstances communautaires qui exercent une influence considérable sur notre gestion des relations aériennes bilatérales, cette activité a été bien plus modeste en 2003. Elle s'est limitée à des consultations ponctuelles avec les autorités aéronautiques de certains pays tiers afin d'adapter des dispositions opérationnelles dans nos relations bilatérales. CARGOLUX pour sa part a pu continuer à puiser dans le portefeuille des droits de trafic déjà négocié afin d'étendre davantage son réseau et ses dessertes tout cargo.

Evolution des mouvements aériens



Annexe 1

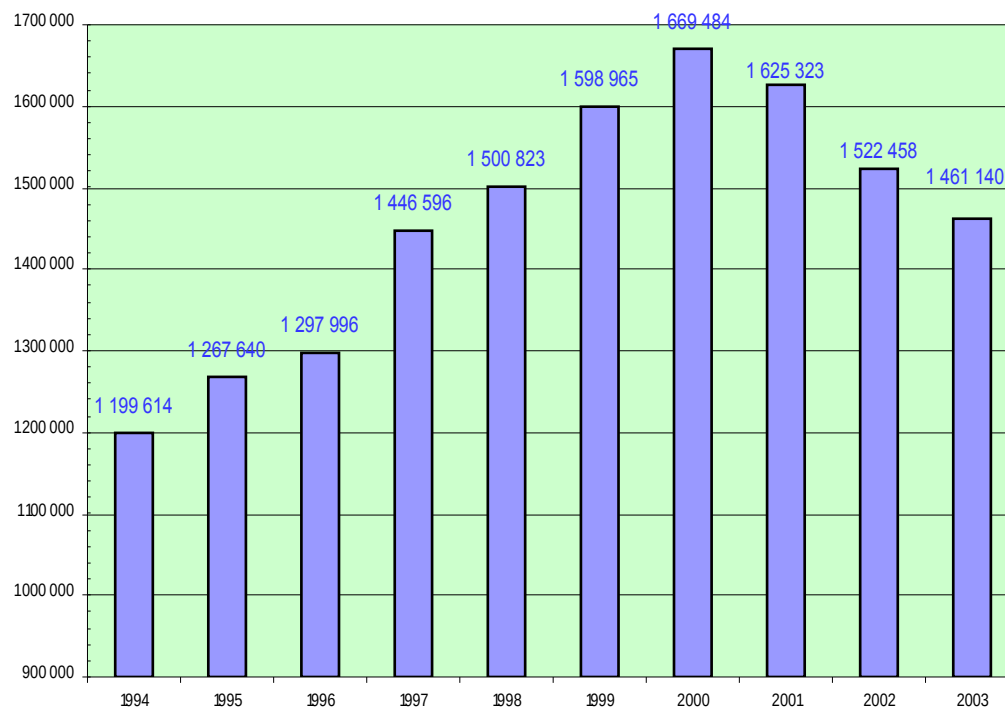
Evolution des mouvements de nuit



Annexe 2

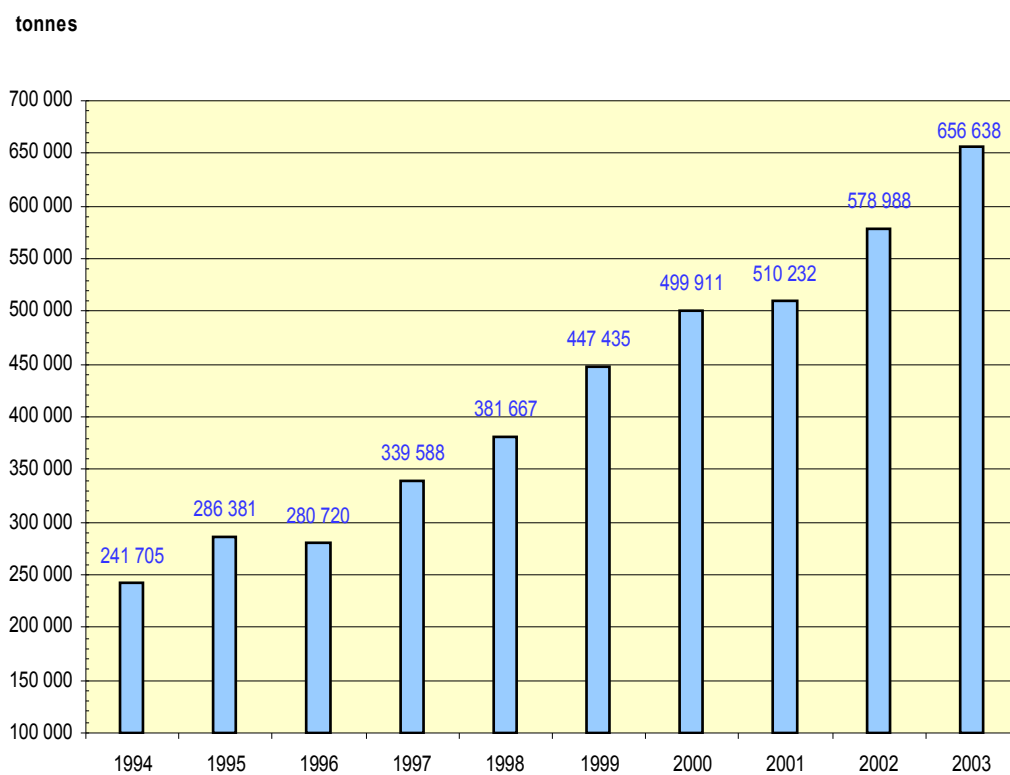
Evolution du nombre des passagers

Passagers



Annexe 3

Evolution du fret aérien



Annexe 4

4. La Navigation Intérieure et les Affaires Maritimes

4.1. La navigation intérieure

Le transport par voies d'eau intérieures est soumis à des contraintes non connues des autres modes de transport ; en effet, le transport fluvial est le seul à affronter les effets néfastes des crues et également des basses eaux. Même si les basses eaux ne concernent pas directement la Moselle dotée d'écluses, il est cependant vrai que la liaison fluviale entre le confluent de la Moselle à Coblenche dans le Rhin et les ports maritimes est largement tributaire des conditions de niveaux d'eau en général, la partie du Rhin inférieur étant dépourvue d'écluses.

Le transport fluvial, de par son réseau de transport disponible (fleuves et canaux), ne sera jamais à même de toucher tous les sites industriels, et ainsi ses clients potentiels qui seront donc amenés à se tourner vers des modes de transports concurrents.

4.1.1. L'activité législative

Le règlement grand-ducal du 29 août 2003 relatif aux avertissements taxés et aux consignations en matière de navigation intérieure, qui remplace le texte de 1991, a tenu compte des modifications intervenues depuis dans le domaine de la réglementation de la sécurité sur les cours et plans d'eau, ainsi que des nouvelles prescriptions pour les sports nautiques, le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage.

Deux Conventions internationales (ADN concernant le transport international de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure / CMNI relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure) ont été avisées par le Conseil d'Etat en 2003, mais figureront seulement à l'ordre du jour de la Chambre des Députés en 2004.

4.1.2. La Commission de la Moselle

Lors de sa session ordinaire du 4 juin 2003, la Commission de la Moselle a pris la décision de maintenir les taux de péages réduits, ceci au vu de la baisse sensible du volume des transports résultant de la confrontation avec la forte concurrence du rail, ainsi que de la situation économique tendue.

En matière réglementaire, la commission a décidé d'apporter une série de modifications et de compléments au règlement de police pour la navigation sur la Moselle, ainsi qu'aux prescriptions concernant les appareils radar, les indicateurs de vitesse de giration et les feux pour la navigation sur la Moselle.

Dans le cadre de dédoublement des écluses mosellanes, la Commission a adopté une résolution donnant davantage de poids à son souhait d'améliorer les conditions de navigation sur la Moselle. Elle a en outre été informée par son Comité technique du stade des travaux d'approfondissement de la Moselle au droit de son confluent avec le Rhin, ainsi que de l'état d'avancement des travaux de construction des deuxièmes écluses dans le secteur allemand.

Finalement, la Commission a rappelé que la Moselle a été ouverte à la grande navigation le 26 mai 1964 et la célébration du 40^e anniversaire a été projetée.

4.1.3. Le Port de Mertert

Pendant une grande partie de l'année 2003, l'insuffisance des niveaux d'eau du Rhin a eu un effet direct sur la navigation mosellane. En effet, la capacité de transport de la navigation se trouvait de ce fait amputée de 40 à 50 % et les suppléments pour les basses eaux s'appliquaient en rendant ainsi le transport fluvial plus cher et donc moins concurrentiel.

La bonne performance des transbordements portuaires au 1^{er} trimestre 2003 a permis de limiter les dégâts, tout comme le trafic à la dépendance de Bech-Kleinmacher (+ 62,3 %), ainsi que le trafic terrestre au Port (+ 43,3 %). Par cette situation le trafic global général du Port n'a régressé que de 5,1 %.

Le résultat 2003 n'est pas dû à une conjoncture difficile, mais uniquement à des caprices climatiques inconnus des autres modes de transport.

DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2003

Unité: Tonne

	2003	2002	diff. %
TRAFIC GLOBAL GENERAL	1 953 941	2 058 327	- 5,1%
TRAFIC GLOBAL PORT DE MERTERT	1 387 169	1 636 007	- 15,2%
exportations	312 382	475 188	- 34,3%
importations	1 074 787	1 160 819	- 7,4%

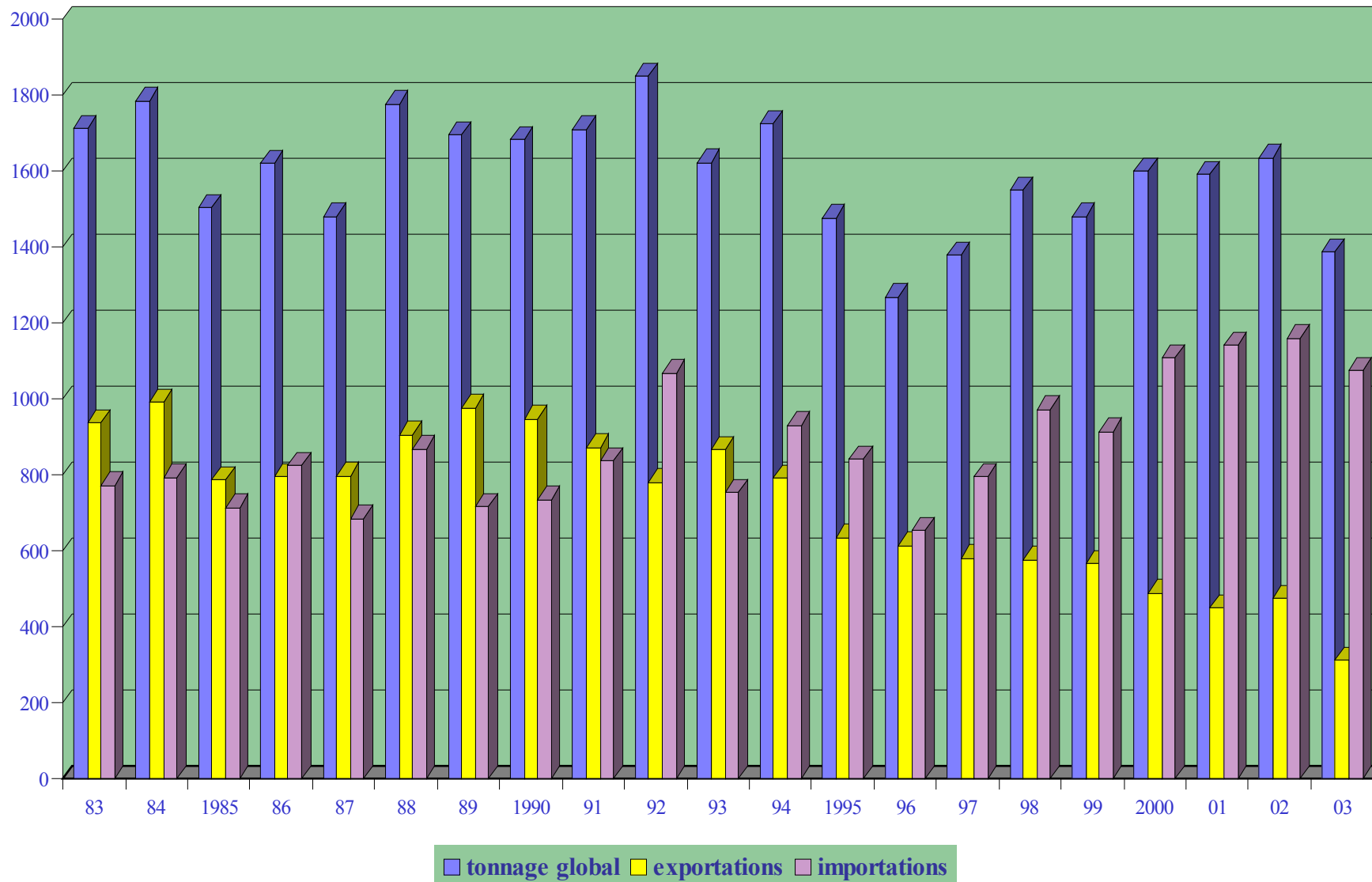
EXPORTATIONS	2003	2002	diff. %	IMPORTATIONS	2003	2002	diff. %
produits sidérurgiques	121 798	137 652	- 11,5%	produits sidérurgiques	375 682	415 309	- 9,5%
<i>dont: laminés finis et demi-produits</i>	<i>118 896</i>	<i>128 519</i>	<i>- 7,5%</i>	<i>dont: matières premières</i>	<i>368 091</i>	<i>409 721</i>	<i>- 10,2%</i>
<i>scories de four électrique</i>	<i>2 902</i>	<i>9 133</i>	<i>- 68,2%</i>	<i>produits finis et demi-produits</i>	<i>7 591</i>	<i>5 588</i>	<i>+ 35,8%</i>
clinker de ciment	185 690	335 450	- 44,6%	charbon	49 383	59 699	- 17,3%
produits agricoles				produits pétroliers	404 917	391 896	+ 3,3%
divers	4 894	2 086	+ 134,6%	matériaux de construction	112 544	84 481	+ 33,2%
				produits agricoles	74 290	75 881	- 2,1%
				divers	57 971	133 553	- 56,6%

	2003	2002	diff. %
Nombre de bateaux	1 056	1 096	- 3,6%
dont: chargés	277	350	- 20,9%
déchargés	779	746	+ 4,4%
TRAFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER *			
exportations et importations	196 766	121 264	+ 62,3%
nombre de bateaux	140	88	+ 59,1%
TRAFIC TERRESTRE PORT *	222 988	155 594	+ 43,3%
TRAFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT *	147 018	145 462	+ 1,1%

* compris dans le trafic global général

EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL PORTUAIRE

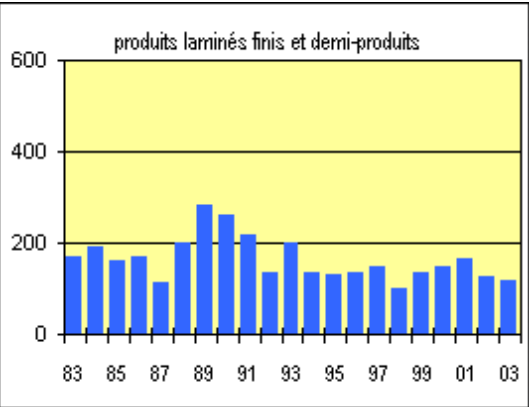
milliers de tonnes



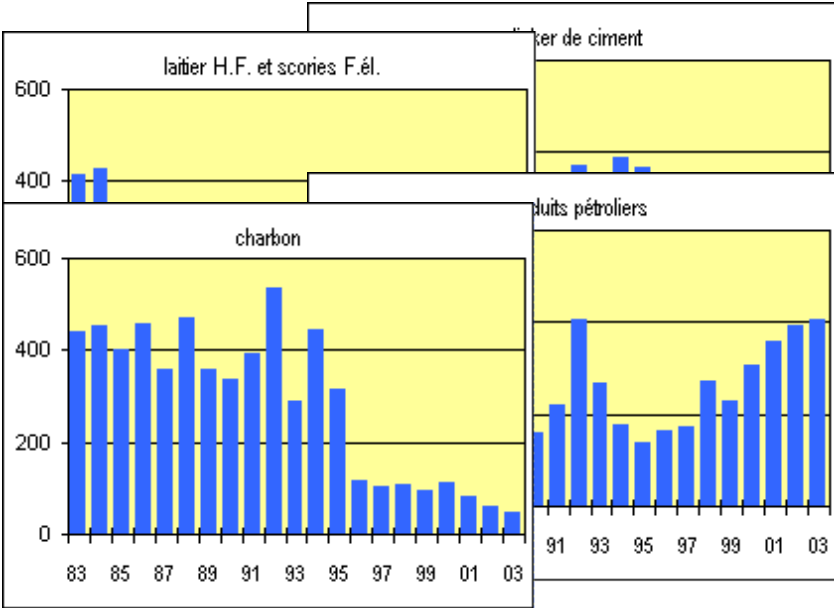
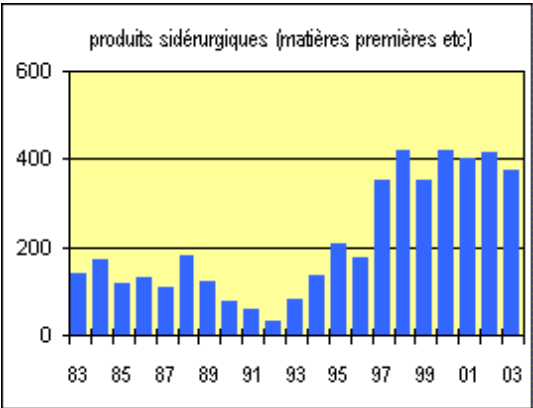
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

en milliers de tonnes

exportations



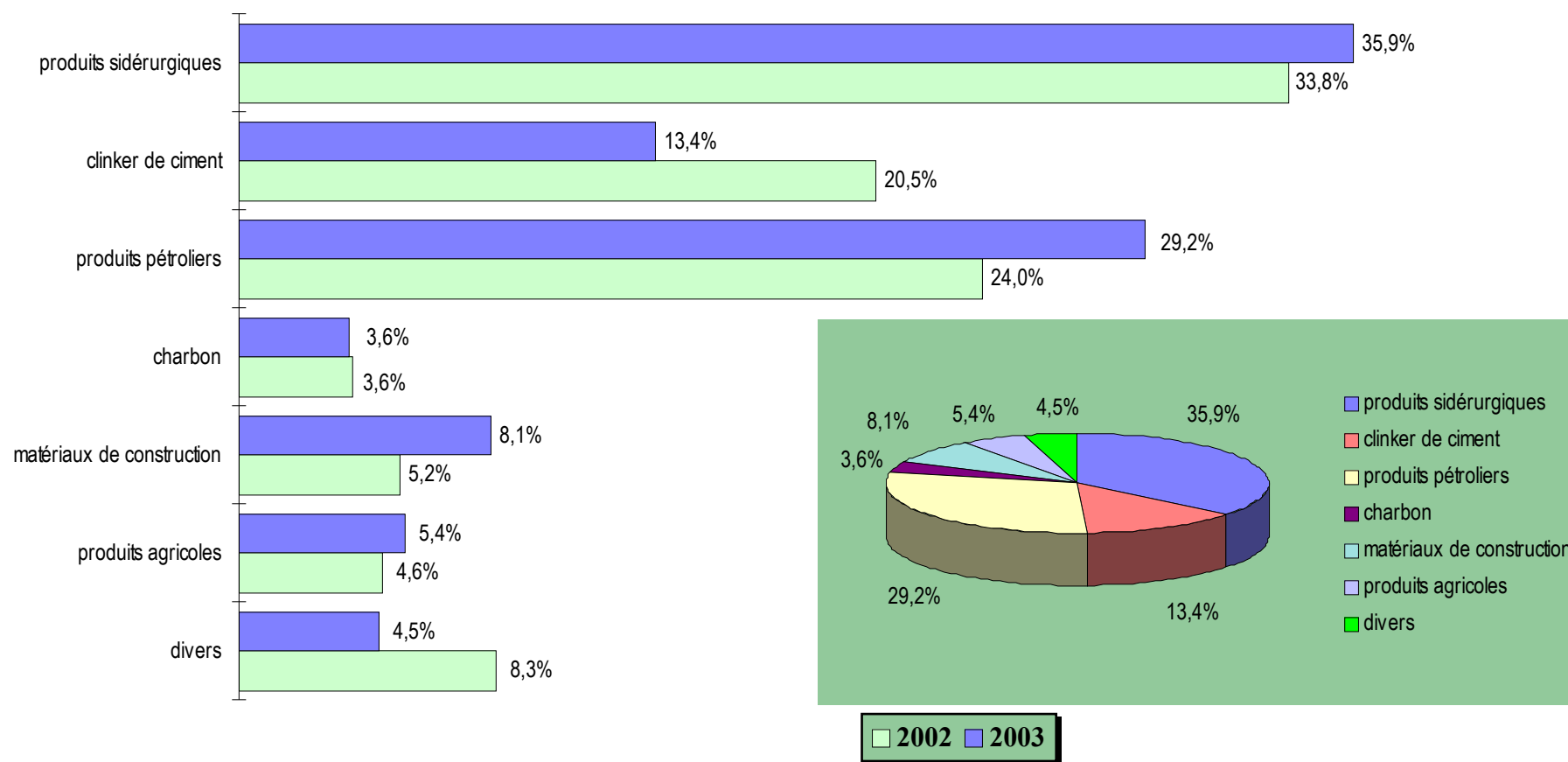
importations



TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR

PRODUITS

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



TONNAGE GLOBAL FLUVIAL BECH-KLEINMACHER COMPRIS : 2002 : 1.757.271 t – 2003 : 1.583.935 t

4.2. Le service de la navigation

4.2.1. Le contexte général

Notre pays avait, à la suite de la signature de la Convention tripartite signée le 27 octobre 1956, 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.

La navigation intérieure constitue pour notre pays le 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 s'est 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.

Aussi paraît-il intéressant de relever que l'impact budgétaire de cette infrastructure de transport est minime, par rapport aux investissements qu'appellent les autres modes de transport. 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 atteignent pour 2003 l'ordre de 1,2 million d'euros.

Les missions

L'exécution des missions de gestion de notre patrimoine fluvial se trouve confiée au Service de la Navigation à qui il appartient d'assurer toutes mesures 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 des dépendances du domaine public fluvial.

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 infrastructures de navigation.

S'y ajoute, en tant que mission particulière de gestion, l'exercice des fonctions de police de la voie d'eau, c'est-à-dire les interventions préventives et répressives indispensables en vue de garantir la sécurité et la fluidité de la circulation, 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.

Les moyens

Le large éventail de missions est assuré par un effectif qui comprenait en 2003 22 agents organisés comme suit:

- gestion générale: 5 agents, dont un employé ;
- unité nautico-technique: 5 agents ;
- unités d'exploitation des barrages- 2 x 6 agents par roulement ininterrompu.
écluses:

Les fonctions de police sont assurées à titre accessoire par un pool d'agents d'intervention nautique, spécialement formés, dûment nommés et assermentés à cet effet.

S'agissant d'infrastructures opérationnelles 24/24 heures 7/7 jours pendant toute l'année, il convient d'autre part de préciser que le Service de la Navigation assure un service de permanence 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.

4.2.2. La gestion de la voie d'eau – bilan général

Les conditions d'exploitation de l'année 2003 ont été singulièrement marquées par les aléas climatiques et économiques. L'année 2003 a en effet été tributaire d'une hydraulité extrême (crue + étiage), alors que le trafic a été affecté par de très fortes fluctuations du fret et des changements opérés au niveau de la flotte opérant sur la Moselle.

A ce dernier titre, les problèmes engendrés par la multiplication de la capacité de charge des unités circulant sur la Moselle deviennent plus évidents, dès lors qu'on considère que la Moselle a été jadis aménagée pour des bateaux d'une capacité de charge de 1500 tonnes et que de nos jours circulent couramment des unités avec une capacité de 3200 tonnes (x 2,13), voire des convois de 5000 tonnes (x 3,3). Comme les infrastructures n'ont pas suivi cette évolution, il va sans dire qu'il a été nécessaire de réagir moyennant un certain nombre de mesures particulières de prévention et de sécurisation.

Il s'est d'autre part trouvé que l'évolution des activités nautiques relevant du domaine des utilisations dites de plaisance ont requis la mise en place de mesures spécifiques destinées à maintenir la sécurité d'exploitation sur la voie d'eau, respectivement à concilier les intérêts souvent opposés des différents utilisateurs.

Les différents aspects relatifs aux conditions d'exploitation sont plus amplement rapportés dans la suite.

La gestion domaniale proprement dite

En ce domaine, les efforts de l'autorité gestionnaire ont surtout été guidés par le souci:

- de gérer et d'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'empiètement 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 ;
- d'améliorer et d'actualiser les outils de gestion et de la documentation cartographique.

A défaut d'un accord sur la gestion de l'ouvrage de Schengen-Apach, situé à cheval sur la frontière franco-luxembourgeoise, des pourparlers ont été engagés avec les autorités françaises en vue de conclure:

- un arrangement bilatéral régissant les modalités de gestion de la section franco-luxembourgeoise de la Moselle;
- un plan de restauration pluriannuel du barrage d'Apach-Schengen et des ouvrages annexes.

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.

La stratégie adoptée prévoyait notamment les actions suivantes:

- ⇒ Une action 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 autorités allemandes et les acteurs nautiques indigènes.
- ⇒ Des contrôles réguliers de conformité des infrastructures de navigation avec les impératifs de sécurité qui impliquent une surveillance et des inspections systématiques de l'état des infrastructures relevant du domaine public fluvial luxembourgeois, dont notamment:
 - les quais d'accostage public ;
 - les lieux de stationnement ;
 - les installations flottantes autorisées ;
 - les zones d'approches aux infrastructures d'accostage;
 - les parcours autorisés pour la pratique du ski nautique ;
 - les plans inclinés pour la mise à l'eau des embarcations;
 - les composantes du réseau radio multifonctionnel ainsi que les équipements limnimétriques.
- ⇒ Des mesures de sécurisation et de fiabilisation des infrastructures de navigation, y compris les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la préservation de l'état conforme de toutes les dépendances du domaine public fluvial;
- ⇒ La surveillance du balisage flottant et de la signalisation nautique terrestre, y compris la vérification de l'absence d'effets nuisibles émanant d'infrastructures autres que de navigation (échos radars perturbateurs p.ex.);
- ⇒ Le contrôle régulier du gabarit subaquatique et aérien de navigation et de l'absence d'entraves à la sécurité de circulation.

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

- la mise en chantier de la première phase des travaux pour la mise en place d'un réseau de transmission intégré des données d'exploitation de la voie d'eau;

- la mise en service d'un poste de commande de secours au barrage-écluse de Stadtbredimus destiné à assurer la supervision des installations en cas de submersion des ouvrages ;
- la poursuite des études et travaux préliminaires dans l'intérêt de la création d'une infrastructure adéquate pour la mise à l'abri de la flotte étatique réclamée notamment dans le cadre de l'étude de sécurité ordonnée par Monsieur le Ministre des Transports.

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

L'exploitation commerciale de la voie d'eau

En ce qui concerne le volet de l'exploitation commerciale de la Moselle canalisée, il convient de signaler qu'une somme de 55.447 euros a été encaissée pour le compte de la Société Internationale de la Moselle au titre de péages de circulation et de taxes d'éclusage.

Les résultats du transport de marchandises

Pour ce qui est du transport de marchandises recensé à l'écluse de Grevenmacher, l'année 2003 a été clôturée comme suit :

• Tonnage transporté :	8.309.810	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	13.705.345	tonnes

Le trafic s'est maintenu à un haut niveau, mais il a régressé de 1.354.218 tonnes par rapport à l'année 2002.

Ce recul s'explique par un ralentissement général de l'économie profitant traditionnellement du transport par voie d'eau, mais aussi par une promotion insuffisante à l'échelon international de ce mode de transport durable disposant d'indéniables atouts environnementaux, reconnu performant, propre, silencieux, économe et, qui plus est, tout à fait complémentaire aux autres modes de transports terrestres.

L'évolution des flux et des groupes de marchandises a été variable selon les secteurs économiques. Les tendances se sont finalement soldées par:

- un trafic de 4.759.517 tonnes vers l'amont portant sur le transport:

- de combustibles minéraux solides	62,0 %
- de minerais et de déchets ferreux	26,3 %
- de produits métallurgiques, matériel de construction, engrais	12,0 %
- un trafic de 3.550.293 tonnes vers l'aval portant sur le transport:

- de produits agricoles	46,2 %
- de denrées alimentaires	21,4 %
- de produits métallurgiques	19,5 %
- de minerais et matériaux de construction	10,2 %

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 2003 comme suit:

• Mouvements de bâtiments à passagers :	319
• Autorisations de priorité de passage aux écluses conférées aux bâtiments effectuant un service régulier:	571
• Mouvements de bateaux de plaisance avec des dimensions supérieures à celles de l'écluse à nacelles:	903
• Nombre de sasements à l'écluse à nacelles:	1448

L'exploitation des barrages-écluses

L'objectif de sécurité, de fiabilité et de continuité d'exploitation vaut tout particulièrement pour l'exploitation des ouvrages-clé 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 2003 des interruptions d'exploitation des écluses qui se sont chiffrées à 235,5 heures pour Grevenmacher et à 195,5 heures pour Stadtbredimus.

En vue de pouvoir faire face aux effets de l'étiage qui se sont manifestés entre août et septembre, des mesures spécifiques de gestion d'eau ont dû être prises dans l'intérêt de la sécurité et de la continuité d'exploitation de la voie d'eau.

Le service des barrages assure la maîtrise de l'eau de manière à ce que le niveau du plan d'eau amont puisse être maintenu à une cote prédéterminée, et ce en deans les tolérances autorisées. Cette régulation est assurée moyennant les vannes mobiles du barrage qui permettent de moduler les débits de la Moselle. Pour l'année 2003, 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:	548 h	1408 h	1320 h	1598 h
• Durée des mises hors service pour opérations programmées de maintien en état:	885 h	2565 h	490 h	102 h
• Durée des interruptions de fonctionnement (pannes):	0	0,5 h	0	0

conséquences d'une défaillance sont susceptibles de provoquer de graves conséquences, une certaine priorité a dû être réservée aux barrages au niveau de l'affectation des crédits et des dépenses de temps en vue de pouvoir:

- garantir la fiabilité de fonctionnement par une vigilance de tout instant, des interventions préventives ainsi que des travaux d'entretien, de maintenance, de révision, de rénovation ;

- mettre en place un système de contrôle efficace, permettant de garantir autant que faire se peut, le respect des consignes d'exploitation, ainsi que les obligations de sécurité et de conformité imposées par le législateur;
- améliorer le niveau de sensibilisation des agents opérateurs face aux exigences d'un service d'exploitation de qualité et d'efficacité.

L'année 2003 a finalement vu aboutir les procédures commodo-incommodo, dans la mesure où le Ministère de l'Environnement et le Ministère du Travail et de l'Emploi ont délivré les autorisations nécessaires pour l'exploitation des barrages-écluses. Pendant les années à venir, les efforts visant à conformer les conditions d'exploitation matérielles et organisationnelles aux exigences imposées par les autorisations en question seront poursuivis.

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. En ce qui concerne les améliorations aux infrastructures publiques d'accostage, on peut citer les efforts déployés dans l'intérêt:

- de la mise en service d'un quai d'accostage pour bateaux à passagers et de plaisance à la hauteur de Bech-Kleinmacher ;
- des projets d'études menés en concertation avec les collectivités locales en vue de l'adaptation des infrastructures d'accostage dans le secteur de Wasserbillig.

4.2.4. Le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

La sécurité et la fiabilité de fonctionnement des ouvrages hydrauliques demande un effort constant et systématique de surveillance et d'entretien, car les ouvrages (mis en service en 1964) portent peu à peu le poids des ans.

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

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. 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.

Cette démarche d'ensemble est en effet indispensable pour pouvoir répondre aux enjeux et ce sur le plan tant de la pérennité de fonctionnement des ouvrages que de la sécurité des agents et des usagers, ainsi que de l'efficacité économique.

Au cours de l'année 2003, il a par ailleurs été possible d'améliorer sensiblement l'efficacité opérationnelle et le potentiel d'intervention de l'équipe de maintenance, car la mise en service de l'atelier de la dépendance de Mertert n'a pas manqué de produire les résultats attendus.

4.2.5. La police de la voie d'eau

Tout en s'appuyant sur les structures qui ont fait leurs preuves pendant les années précédentes, les fonctions de police de la voie d'eau ont été assurées à titre accessoire par un pool d'agents polyvalents, spécialisés et dûment assermentés, formés et outillés à cet effet.

Les activités de prévention, de sécurisation et de répression

Parmi les actions ciblées effectuées au cours de 2003, on peut citer les interventions programmées destinées à assurer:

- l'information et la sensibilisation des usagers de la voie d'eau sur les dispositions de police et de sécurité;
- 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 sportives, de fêtes nautiques, de travaux ou d'autres activités extraordinaires ayant eu lieu 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 intenses, en étroite concertation avec les autorités de police allemandes;
- le contrôle et la répression des excès de vitesse de circulation des bâtiments de plaisance et des embarcations de sport.

Face à la progression constante des activités nautiques de toute sorte, il importera, dans l'intérêt de la sécurité et du bon ordre de la circulation, d'ajuster les moyens en vue de pouvoir adapter la fréquence et la portée des interventions à l'évolution des besoins qui en va forcément de pair.

Le cadre légal

Au niveau des instruments réglementaires, les adaptations suivantes ont été mises en vigueur:

- l'actualisation de la réglementation sur le transport des matières dangereuses sur la Moselle ;
- la transposition des dispositions internationales régissant la police et la sécurité sur la voie d'eau;
- la mise en vigueur des nouvelles dispositions en matière d'avertissement taxé.

Evénements extraordinaires

Au cours de l'année 2003, ont dû être traités 42 événements extraordinaires d'exploitation dont notamment:

- 4 accidents de navigation ayant entraîné des dégâts matériels de moindre importance;
- 14 incidents avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau;
- 8 pollutions des eaux de la Moselle qui se sont révélées toutes d'origine terrestre.

Le nombre d'accidents a diminué pendant les dernières années grâce à l'amélioration des équipements de navigation des bateaux modernes. Cette évolution positive ne doit toutefois pas faire ignorer l'accroissement du risque de conséquences graves en cas d'accidents de bateaux de grosse taille.

4.2.6. Le matériel de navigation intérieure opérant sous pavillon luxembourgeois

Pour ce qui est de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, au 31 décembre 2003, 73 unités étaient inscrites au registre luxembourgeois d'immatriculation dont :

- 21 automoteurs ordinaires
- 19 automoteurs – citernes

- 12 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 2003 une capacité de charge totale de 65.085 tonnes.

4.2.7. Conditions hydrologiques

Caractéristiques générales de l'année hydrologique

En ce qui concerne le régime hydrologique de la Moselle en 2003, il y a lieu de signaler:

- que des périodes de hautes eaux ont pu être observées au cours du mois de janvier ;
- que l'année 2003 a été caractérisée par une période d'étiage sévère au cours des mois de juillet, août et septembre .

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

Paramètres caractérisant les conditions hydrologiques :

ANNEES:	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
DEBIT DE LA MOSELLE								
Moyenne annuelle (m3/s)	96	126	143	193	180	218	190	96
Moyenne journalière minimale (m3/s)	20	22	16	20	25	27	22	11
Moyenne journalière maximale (m3/s)	930	1320	1088	1131	690	1185	1451	973
TEMPERATURE EAU								
Température moyenne	14,1	14,8	14,4	14,7	15,0	13,15	12,91	14,47
Température minimale	1,1	1,0	3,7	4,0	4,8	1,7	0,60	2,10
Température maximale	26,8	27,0	26,6	26,2	25,9	26,10	24,80	27,6

La gestion des réseaux hydrométriques

Conformément aux engagements des accords internationaux, l'administration luxembourgeoise a participé à la gestion du réseau hydrométrique international fonctionnant dans le bassin français et s'est acquittée des tâches d'exploitation et d'entretien du système d'hydrométrie de la section germano-luxembourgeoise de la Moselle. En ce qui concerne l'équipement limnimétrique de la Moselle luxembourgeoise, les préparatifs et travaux de planification en vue de la mise en service d'une station limnimétrique à Wasserbillig ont pu être finalisés. La réalisation de cette extension du réseau géré et exploité par les soins du S.N. est d'ores et déjà programmée pour 2004.

Les prestations de la cellule d'annonce des crues

En complément à ses missions traditionnelles de gestion, le Service de la Navigation se trouve toujours chargé du service d'annonce des crues de la Moselle.

4.2.8. Evolutions et perspectives

L'exécution des missions du service de la Navigation comporte la nécessité de concilier dans un environnement international, les intérêts souvent divergents des fonctions de transport, de l'hydraulique fluviale (écoulement des eaux, prises et rejets d'eau, etc.), des loisirs (sports et loisirs nautiques, tourisme, pêche, etc.), ainsi que ceux de la production d'énergie hydroélectrique, sans négliger les aspects écologiques, aménagement du territoire ou la protection des sites.

L'évolution à moyen terme du flux de marchandises acheminé par la Moselle se situera en toute vraisemblance dans un contexte de perspectives économiques moroses. En l'absence d'une politique européenne des transports stimulant efficacement le développement des infrastructures ou promouvant résolument le recours à ce mode de transport durable, écologique, économique et sûr, il semble difficile d'augurer une évolution favorable.

Au niveau de la gestion journalière les réunions inter-services régulières ont permis une collaboration efficace au-delà des frontières.

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

D'après l'étude sur les transports maritimes de la CNUCED, effectuée en 2003, le commerce maritime mondial a rebondi fin 2002 pour atteindre 5 milliards 890 millions de tonnes, dépassant ainsi le précédent record enregistré en 2000. Cette reprise témoigne de l'amélioration de la croissance de la production mondiale et devrait se poursuivre en 2004, malgré une hausse préoccupante des coûts résultant du renforcement des mesures de sûreté (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de l'OMI).

Les échanges mondiaux sont tributaires des transports maritimes – plus de 80 % du commerce mondial est acheminé par voie maritime – et de grands efforts ont été accomplis ces dernières années pour renforcer, dans la mesure du possible, l'ouverture et la fluidité afin de stimuler encore davantage la croissance économique. Toutefois, cette ouverture, qui a permis aux transports maritimes de se développer et de contribuer à dynamiser les économies, les rend aussi particulièrement vulnérables à des attentats terroristes qui pourraient bloquer le fonctionnement du système tout entier, par suite des mesures d'urgence que les pays sont obligés de prendre.

En effet, les risques sont nombreux et concernent aussi bien les transporteurs de vrac que les transporteurs de marchandises en conteneurs, voire les navires citernes. Les enjeux sont élevés, étant donné que toute interruption importante du système de transports maritimes risque de causer des dommages à l'économie mondiale. Suite aux attentats terroristes perpétrés aux Etats-Unis en 2001, les pays ont renforcé les mesures de sûreté applicables au réseau de transports maritimes, en exigeant par exemple, l'établissement de plans de sûreté pour les navires et pour les ports ainsi que l'installation de systèmes d'alarme sur les navires. La plupart de ces mesures entreront en vigueur en juillet 2004 (Code ISPS). Les Etats-Unis quant à eux ont développé leur propre arsenal de mesures de sûreté maritime qui vont de la notification préalable du contenu des cargaisons acheminées à bord de navires à destination de leur territoire jusqu'à la vérification préalable des cargaisons à haut risque dans les ports de chargement.

Pour les exploitants de navires, les coûts additionnels résultant des nouvelles mesures à mettre en place en matière de sûreté sont estimés à un coût d'investissement initial de 1,3 milliard US\$ et un renchérissement des coûts annuels d'exploitation de 730 US\$ millions par la suite.

L'expansion de la flotte mondiale quant à elle s'est poursuivie à un rythme annuel de 2,2 %, pour s'établir à 844,2 millions de tpl (tonne de port en lourd) début 2003, contre 825,6 millions l'année précédente. Les livraisons de navires neufs ont atteint un niveau sans précédent de 49 millions de tpl (en hausse de 8,4 %). Les pétroliers et les transporteurs de vrac sec ont représenté 71,6 % de la flotte mondiale totale. La flotte mondiale de porte-conteneurs a augmenté de 7,4 % pour s'établir à 82,8 millions de tpl. L'âge moyen de la flotte mondiale de pétroliers est de 11,6 ans, mais 24 % ont 20 ans ou plus. Le retrait progressif des navires citernes monocoques dans le souci de réduire les risques de pollution entraînera une baisse de l'âge moyen.

4.3.2. La politique communautaire

A la suite du naufrage de l'Erika en décembre 1999, deux séries de propositions législatives avaient été successivement proposées par la Commission, les paquets ERIKA-I (mars 2000) et ERIKA-II (décembre 2000).

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 et ont à présent été transposées en droit luxembourgeois.

4.3.2.1. Agence européenne pour la sécurité maritime

Le règlement créant l'Agence européenne pour la sécurité maritime est entré en vigueur en août 2002 et la Commission a immédiatement mis en place les moyens administratifs appropriés pour que l'agence puisse être opérationnelle en 2003. En attendant la décision prise en décembre 2003 d'implanter l'agence à Lisbonne, celle-ci s'est installée provisoirement à Bruxelles et a démarré ses travaux avec 6 mois d'avance.

4.3.2.2. Textes législatifs communautaires

4.3.2.2.1. Directives adoptées en 2003

- Directive 2003/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 modifiant la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ;
- Directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers ;
- Directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance ;
- Directive 2003/75/CE de la Commission du 29 juillet 2003 modifiant l'annexe I de la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers Directive 2003/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 modifiant la directive 2001/25/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

4.3.2.2.2. Règlements adoptés en 2003

- Règlement (CE) No 782/2003 du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 interdisant les composés organostanniques sur les navires ;
- Règlement (CE) No 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («programme Marco Polo») ;
- Règlement (CE) No 1644/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) no 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime ;
- Règlement (CE) No 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) no 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions

en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.

4.3.2.2.3 . Législation communautaire en préparation

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté ;
- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté ;
- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime ;
- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- Proposition de décision-cadre du Conseil visant le renforcement du cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires ;
- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution.

4.3.3. Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Au cours de l'année 2003 les agents du CAM ont participé, à Londres, aux sessions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) suivantes:

- la 34^e session du sous-Comité des normes de formation et de veille (STW) qui a eu lieu du 26 au 30 janvier 2003;
- la 11^e session du sous-Comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon (FSI) qui a eu lieu du 7 au 11 avril 2003;
- la 49^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) qui a eu lieu du 14 au 18 juillet 2003;
- la 77^e session du Comité de la Sécurité maritime (MSC) qui a eu lieu du 28 mai au 6 juin 2003;
- la 50^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) qui a eu lieu du 1^{er} au 4 décembre 2003;
- la 23^e Assemblée générale qui a eu lieu du 24 novembre au 5 décembre 2003.

La 23^e assemblée (novembre – décembre 2003) a adopté les résolutions suivantes qu'il faudra mettre en œuvre sur le plan national:

- A.936(23) Témoignage de gratitude pour les services rendus à l'Organisation par M. William A. O'Neil
- A.937(23) Approbation de la nomination du Secrétaire Général
- A.938(23) Relations avec les organisations non gouvernementales
- A.939(23) Nomination du commissaire aux comptes
- A.940(23) Arriérés de contributions
- A.941(23) Présentation des comptes et des rapports du commissaire aux comptes
- A.942(23) Programme de travail et budget pour le vingt-troisième exercice financier
- A.943(23) Plan de travail à long terme de l'Organisation (jusqu'en 2010)
- A.944(23) Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2004-2010)
- A.945(23) Amendements de 1991 à la Convention portant création de l'Organisation
- A.946(23) Programme facultatif d'audit des Etats membres de l'OMI
- A.947(23) Optique, principes et objectifs de l'Organisation en ce qui concerne l'élément humain
- A.948(23) Directives révisées sur les visites en vertu du Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats
- A.949(23) Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'une assistance
- A.950(23) Services d'assistance maritime (MAS)
- A.951(23) Directives améliorées applicables aux extincteurs portatifs à usage maritime
- A.952(23) Symboles graphiques pour les plans de bord concernant la lutte contre l'incendie
- A.953(23) Système mondial de radionavigation
- A.954(23) Utilisation correcte en mer des voies en ondes métriques
- A.955(23) Amendements aux principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité (résolution A.890(21))
- A.956(23) Amendements aux Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS) (résolution A.917(22))
- A.957(23) Dispositif modifié de séparation du trafic "au large du Cap Finistère"
- A.958(23) Fourniture de services hydrographiques
- A.959(23) Modèle de fiche synoptique continue (CSR) et directives pour la tenue à jour des fiches
- A.960(23) Recommandations concernant la formation des pilotes maritimes autres que les pilotes hauturiers, la délivrance des brevets et les procédures opérationnelles
- A.961(23) Elargissement de l'acceptation du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge
- A.962(23) Directives de l'OMI sur le recyclage des navires
- A.963(23) Lignes d'action et usages de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires
- A.964(23) Suivi de la CNUED et du WSSD

A.965(23) Etablissement et renforcement des accords de partenariat dans le domaine de la coopération technique.

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 sollicité pour couvrir différentes activités de l'OIT en matière maritime. Le suivi des travaux de cette organisation et la participation aux sessions à Genève, en matière d'identification des gens de mer et d'élaboration d'une convention maritime consolidée, mais aussi le suivi des travaux préparatifs et de coordination de la Commission européenne y relatifs, ont occupé une place significative en 2003.

4.3.4.1. *Convention C 185 sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003*

Suite aux attentats terroristes du 11 septembre 2001, et eu égard à l'importance croissante des questions de sûreté, de nombreux gouvernements et les instances internationales ont été amenés à revoir leurs procédures et pratiques en matière de sûreté. Dans le domaine maritime en particulier, l'OIT 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.

La nouvelle convention sur les documents d'identité des gens de mer a été adoptée à Genève lors de la 91^e Conférence internationale du Travail (3 - 19 juin 2003) par une large majorité (392 voix pour 20 abstentions) et se substitue à la convention C 108 de 1958. Elle établit un système d'identification plus rigoureux des gens de mer dans le but de mieux les protéger contre le terrorisme et de s'assurer qu'ils jouissent de la liberté de mouvement nécessaire à leur bien-être et à leurs activités professionnelles. Une des principales caractéristiques du nouveau document, sur laquelle il y a eu un large consensus, est sa norme biométrique basée sur une empreinte. Une résolution, accompagnant la convention, demande au Directeur général du BIT de prendre rapidement des mesures pour élaborer "une norme sur la biométrie, interopérable au plan mondial, en coopération notamment avec l'Organisation internationale de l'Aviation civile (OACI)". Diverses dispositions sont prises pour faciliter les vacances à terre (exemption de visas), les opérations de transit et de transfert des gens de mer.

Pour éviter le risque de voir un document d'identité délivré à la mauvaise personne, la convention exige des Etats membres ayant ratifié l'instrument, de disposer d'une base de données pouvant être consultée au niveau international par des fonctionnaires dûment autorisés, et d'observer des procédures rigoureuses dans la délivrance des pièces d'identité. Ces procédures, qui couvrent l'aspect sécuritaire, mais aussi la nécessaire sauvegarde des droits individuels, y compris la protection des données, devront obéir à un système qualité transparent et rigoureux, soumis de surcroît à un contrôle international indépendant. Cette convention limite en outre le droit de délivrer ces nouvelles pièces d'identités aux Etats d'origine des gens de mer. En effet, l'Etat Partie n'est autorisé qu'à délivrer les nouveaux documents d'identité à ses ressortissants, voire, le cas échéant, à ses résidents permanents. Cette disposition réduit, d'un point de vue strictement maritime, considérablement l'impact de la nouvelle convention pour le Luxembourg, puisque la plupart des marins naviguant sous pavillon luxembourgeois sont des étrangers non-résidents.

Le CAM a participé aux réunions préparatoires organisées à ce sujet par l'OIT et a assuré le suivi des travaux de la Commission technique des gens de mer lors de la Conférence internationale du Travail de juin 2003.

4.3.4.2. L'élaboration d'une convention maritime consolidée

Lors de sa 29^e session, en janvier 2001, la Commission paritaire maritime a recommandé au Bureau international du Travail l'élaboration d'un nouvel instrument maritime unifié.

Les travaux de consolidation ont commencé en 2001 et visent à actualiser et à regrouper en un seul instrument l'ensemble des normes minima de travail et de conditions de vie applicables aux marins, à l'exception de la récente convention C 185 précitée et, le cas échéant, des conventions relatives à la sécurité sociale. Cette nouvelle convention maritime consolidée devrait être adoptée en septembre 2005 lors d'une session maritime de la Conférence internationale du Travail. Les travaux de consolidation et de mise à jour des différents textes vont bon train et une Conférence technique préparatoire est d'ores et déjà prévue du 13 au 24 septembre 2004 à Genève. Jusqu'à sa ratification par tous les pays membres, la convention consolidée devra nécessairement coexister jusqu'à un certain point avec les normes maritimes existantes.

Un premier projet de convention consolidée a été soumis à la réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (30 juin - 4 juillet 2003) et les principes fondamentaux y énoncés sont:

- garantir à tous les gens de mer des principes et droits fondamentaux;
- établir des normes claires, simples, faciles à ratifier, à appliquer et à vérifier;
- définir clairement les rôles et les responsabilités respectifs des Etats de pavillon, des Etats de port et des Etats qui fournissent les équipages;
- prévoir au plan social une certification des navires par les Etats de pavillon, à l'instar de ce qui existe pour le volet technique, imposée par les différentes conventions de l'Organisation maritime internationale.

Il ressort de cette réunion précitée qu'un terrain d'entente semble avoir été trouvé sur la structure de base et le contenu de la convention. Toutefois, l'accord n'a pas encore pu se faire sur certains éléments de la structure et des parties importantes et parfois délicates des quatre titres de la convention énonçant les normes du travail maritime. Il est donc indispensable d'organiser une quatrième réunion du groupe tripartite de haut niveau avant qu'un projet puisse être soumis à la Conférence technique maritime préparatoire, prévue pour septembre 2004. Grâce à l'offre du Gouvernement français, cette quatrième réunion s'est tenue à Nantes du 19 au 23 janvier 2004.

Les réunions de travail tripartites sur les normes du travail maritime à Genève (3-7 février 2003 et 30 juin - 4 juillet 2003) ont été couvertes par des agents du CAM. Des réunions de coordination sont également organisées depuis peu au niveau du Benelux et de la Commission européenne.

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 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 2003 s'élève à:

Entreprises maritimes agréées	289	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréées	Personnes physiques	Personnes morales
	28	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 est publiée en février 2004.

4.3.6. Les activités liées à la gestion de la flotte sous pavillon luxembourgeois

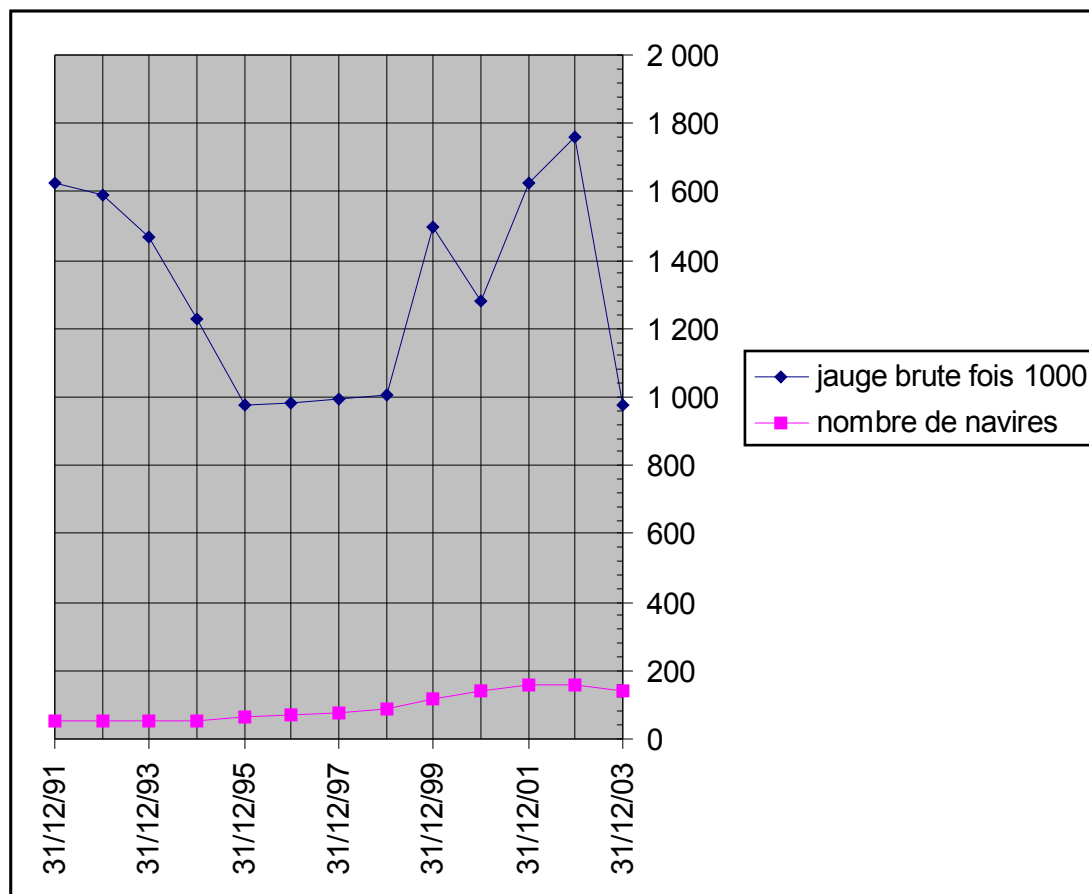
4.3.6.1. *Le pavillon maritime*

4.3.6.1.1. Composition de la flotte

a) Nombre de navires enregistrés au 31.12.2003 :

Régime d'immatriculation	unités	jauge brute
Pleine immatriculation	100	414.835
Frètement coque nue	9	121.372
Affrètement coque nue	29	437.406
Total	138	973.613

b) Evolution depuis 1991



c) Répartition par catégorie :

Type de navire	unités	jauge brute
Avitailleur	2	2.620
Drague	9	123.443
Barge	2	1.574
Gazier	5	212.373
Pétrolier	4	177.320
Navire citerne, produits chimiques et pétroliers	16	96.339
Porte-conteneurs	9	117.095
Navire roulier	11	208.992
Vraquier	1	1.513
Câblrier	1	8.248
Navire à passagers	76	22.894
Navire spécial (recherches scientifiques)	2	1.202
Total	138	973.613

d) Âge de la flotte

L'âge moyen de la flotte était de 10,32 ans au 31 décembre 2003.

4.3.6.1.2. Immatriculation des navires

En 2003, le CAM a instruit vingt dossiers de première immatriculation et environ cent cinquante dossiers portant sur le renouvellement des certificats d'immatriculation et sur des notifications de modifications ayant trait, entre autres, aux noms des navires, déclarants et affréteurs et au régime d'immatriculation. Trente-neuf navires ont été radiés du registre. Environ treize de ces navires ont regagné leur pavillon d'origine à la suite de la mise en œuvre d'une nouvelle législation maritime en Belgique.

4.3.6.2. *Suivi de la mise en œuvre des règles de la Convention STCW 78 amendée, 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 2003 après approbation du rapport du Secrétaire Général de l'OMI par le Comité de la Sécurité Maritime lors de la 77^e session. En décembre 112 pays, dont le Luxembourg, figuraient sur la liste blanche.

Par ailleurs, dans le cadre du suivi de la mise en œuvre de la Convention STCW 78 amendée, le Comité de la Sécurité Maritime a noté que 8 pays avaient communiqué leurs rapports d'évaluation indépendante en application de la règle I/8. (évaluation quinquennale). Suite à l'évaluation positive du rapport transmis par le CAM, le Comité de la Sécurité Maritime a "confirmé" que le Luxembourg donnait pleinement effet aux dispositions pertinentes de la Convention.

4.3.6.3. *Mise en vigueur du code ISPS*

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) est l'aboutissement de travaux intensifs menés, en réaction aux attentats du 11 septembre 2001, par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI et son groupe de travail sur la sûreté maritime après l'adoption par l'Assemblée, le 12 décembre 2002 à sa vingt-deuxième session, de la résolution A.924(22) sur l'examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers, des équipages et des navires.

Le Code ISPS a pour objet d'établir un cadre international dans lequel les gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire puissent coopérer pour détecter et évaluer les menaces pour la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre des incidents de sûreté touchant des navires ou des installations portuaires. Le Code définit les rôles et les responsabilités de toutes les parties intervenantes au plan national et international. Pour garantir la sûreté maritime, il introduit des mesures permettant le rassemblement et l'échange rapide et efficace de renseignements liés à la sûreté. Il offre une méthodologie pour l'évaluation de la sûreté qui permet de mettre en place les plans et procédures nécessaires pour réagir aux menaces. Il instaure des niveaux de sûreté et les plans de sûreté prévoient les mesures de sûreté maritime appropriées et proportionnées. Le Code ISPS entre en vigueur au 1^{er} juillet 2004.

Le 30 janvier 2003, le CAM, en association avec GL Luxembourg, a organisé un séminaire sur le code ISPS. Une seconde réunion de travail qui réunissait les représentants des armateurs et les représentants de différents services ministériels a eu lieu le 10 décembre 2003.

4.3.6.4. *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 STCW 78 amendée 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.

4.3.6.4.1. L'identification du marin :

- ⇒ L'inscription du marin au registre : Fin 2003, 12.286 marins étaient recensés au bureau des équipages.
- ⇒ Délivrance de livrets de marin : Au cours de cette année, 1.363 nouveaux livrets de marin ont été délivrés.

4.3.6.4.2. 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 78 amendée. 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 2003, 1.348 visas furent émis par le bureau des équipages.

4.3.6.5. *Sécurité des navires sous pavillon luxembourgeois*

4.3.6.5.1. Contrôle par l'Etat du Port

a) Mémorandum de Paris

Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Paris (2002) 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 %
2002	69	40	1	1,45 %

Les chiffres de 2003 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 %
2003	66	40	2	3,03 %

b) Mémorandum de Tokyo

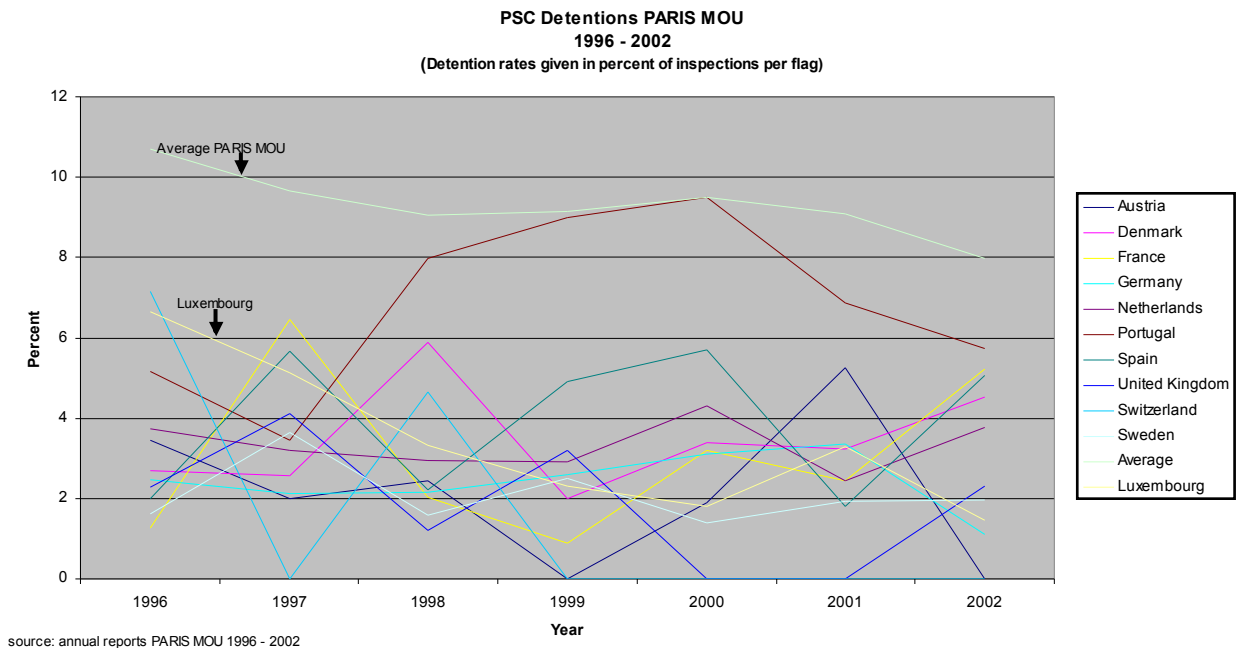
Le site Internet du Mémorandum de Tokyo publie les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois dans la région Asie / Pacifique (voir tableaux):

Année	Inspections	Détentions	Détention %
1998	2	0	0 %
1999	3	0	0 %
2000	4	0	0 %
2001	3	0	0 %
2002	5	0	0 %
2003	11	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 des années 2002 et 2003.

Chaque détention est systématiquement sujette à une enquête diligentée par le CAM. Les dirigeants d'entreprises maritimes concernés sont convoqués. Les discussions portent notamment sur les possibilités d'améliorer les procédures de gestion 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 demeure nettement au-dessus de la moyenne.



4.3.7. Evolution du dossier maritime – bilan et perspectives

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. (...)*

4.3.7.1. *L'appellation complaisance*

Sur la base de cette étude, le Gouvernement a dégagé un plan d'action sur les différents aspects trouvés ci-après. Une solution du problème de la désignation, certes pas complaisante, du Luxembourg comme pavillon de complaisance, a été présentée comme un préalable à toute discussion future. Confrontés à ce langage particulièrement ferme, les partenaires sociaux ont repris le dialogue et une solution a pu être trouvée.

Maintenant les deux organisations patronales du secteur maritime disposent d'une convention collective qui n'est pas seulement au bénéfice des partenaires sociaux, mais qui contribuera aussi à rehausser l'image de marque du pavillon luxembourgeois grâce à la disparition du label négatif de pavillon de complaisance.

4.3.7.2. *Vers une définition de la stratégie future*

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 CAM 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.

Le projet de loi annoncé dans le rapport de l'année 2002 a été finalisé. Il comporte plusieurs volets.

Une modernisation importante de notre législation par le biais d'une ratification des conventions maritimes les plus récentes fait l'objet d'un premier volet. Cette partie du projet a été remaniée et se trouve actuellement engagée dans la procédure législative.

Un deuxième volet a trait à la réorganisation de l'actuel commissariat. Avant de mettre en œuvre ce volet, certains préalables doivent être réunis. Parmi les éléments considérés, il faut tout d'abord signaler l'issue des discussions relatives à la fiscalité de l'OCDE et au sein de l'UE. Tant que ces discussions n'étaient pas terminées, il n'était pas jugé opportun du côté luxembourgeois de faire quoi que ce soit sur le plan de la fiscalité des entreprises maritimes. Ces réticences étant levées, il a été jugé opportun de revoir le dossier dans son ensemble à la lumière de cet élément nouveau. En effet, l'organisation administrative sera à évaluer en fonction de la politique maritime. En effet, il ne faut pas perdre de vue que l'environnement économique du secteur maritime a fortement évolué en Europe depuis notre dernière réforme maritime en 1994. Pas moins de dix pays offrent aujourd'hui un cadre fiscal attrayant aux armateurs, en proposant un régime de taxation forfaitaire basé sur le tonnage des navires. Un deuxième élément pris en considération est basé sur la proposition belge d'une coopération belgo-luxembourgeoise, voire Benelux, dans le domaine maritime. Cette proposition a été réitérée lors de la visite du Premier Ministre belge à Luxembourg en novembre 2003.

Enfin un troisième aspect concerne le retour annoncé d'une vingtaine de navires sous le pavillon belge qui entre-temps offre également une taxation du tonnage.

Il a été retenu de couler les résultats relatifs aux évolutions esquissées dans une vue d'ensemble sur l'avenir du secteur, en vue de se prononcer sur les structures définitives à attribuer au CAM. Ce travail de réflexion terminé, le travail d'élaboration du second volet de la réponse législative entamée sera repris.

La mise à jour, la modernisation de notre législation maritime et l'évacuation de directives européennes et résolutions de l'OMI toujours plus volumineuses constituent le point fort de la période législative passée.

Le rapport de l'année dernière a esquissé une autre mission étatique importante, celle de son rôle en tant qu'autorité de contrôle. Les événements récents ayant défrayé la chronique font comprendre les responsabilités en jeu.

Le projet de loi précité prévoit la ratification de la convention C 178 sur l'inspection du travail (gens de mer) qui devrait permettre de développer le réseau d'inspection de l'administration à côté de celui basé sur les sociétés de classification. Aucune adaptation administrative n'étant prévue, il est envisagé d'organiser cette tâche sur une base de collaboration avec des inspecteurs non exclusifs.

4.3.7.2.2. Les missions étatiques

Le maintien d'une infrastructure réglementaire adéquate est, en ce qui concerne le secteur maritime, 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. Il s'agit, en deuxième lieu, 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 - qualité pour compte du commissariat aux affaires maritimes.

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 du Code ISPS commenté ailleurs dans ce rapport.

4.3.8. Activités législatives et réglementaires

4.3.8.1. *Textes publiés en 2003*

a) Volet communautaire

- Règlement grand-ducal du 24 décembre 2002 transposant la directive 2000/59/CE du Parlement Européen 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 (A 14 du 28/01/2003).
- Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 transposant la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins ainsi que la directive 98/85/CE de la Commission du 11 novembre 1998 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins (Directive 2001/53/CE - A 24 du 12/02/2003).
- Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant modification du règlement grand-ducal du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (Directive 2002/25/CE A 49 du 18/04/2003).
- Règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant déclaration d'obligation générale de la convention collective de travail relative à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclue entre les syndicats OGB-L et LCGB, FNCTTFEL et FCPT/Syprolux, d'une part, et de l'Union des Armateurs Luxembourgeois et de l'Association Luxembourgeoise des Intérêts Maritimes, d'autre part (Directive 1999/63/CE - A 97 du 15/07/2003).
- Règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 portant transposition de la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté (A 167 du 19/11/2003).
- Règlement grand-ducal du 28 novembre 2003 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil n° 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 2001/106/CE A 176 du 12/12/2003).

- Règlement grand-ducal du 11 décembre 2003 transposant la 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 (A 187- 31/12/2003).
- Règlement grand-ducal du 11 décembre 2003 modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 transposant la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins ainsi que la directive 98/85/CE de la Commission du 11 novembre 1998 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins (Directive 2002/75/CE - A 183 24/12/2003).

b) Volet national et international

- Arrêté grand-ducal du 23 mai 2003 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A 82 du 17 juin 2003).

Textes en cours de transposition au 31 décembre 2003

a) Volet communautaire

- Projet de règlement grand-ducal portant transposition de la 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. Ce projet a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date 09 janvier 2004 et la procédure réglementaire suit son cours.
- Projet de règlement grand-ducal portant transposition de la 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 et portant modification de certains règlements grand-ducaux relatifs à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires. Ce projet a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date 24 juillet 2003 et la procédure réglementaire suit son cours.
- Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (transposition des directives 2003/24/CE et 2003/75/CE). Ce projet a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 9 janvier 2004 et la procédure réglementaire suit son cours.
- Projet de règlement grand-ducal portant transposition de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers. Ce projet a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 9 janvier 2004 et la procédure réglementaire suit son cours.

- Projet de règlement grand-ducal portant transposition de la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance. Ce projet a été finalisé fin décembre 2003 et devrait être avisé par le Conseil de Gouvernement début 2004.

b) Volet national et international

- Projet de loi portant ratification de certaines conventions internationales en matière maritime. Ce projet, approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 21 novembre 2003, a pour objet de procéder à une modernisation importante de la législation maritime luxembourgeoise. Ces changements sont induits par des évolutions notables dans le secteur maritime au plan international ces dernières années. La modernisation de la législation nationale passe notamment par une adhésion à des conventions internationales plus récentes. Ce projet de loi a été préparé par le CAM, sous la tutelle du Ministère des Transports. Le Ministère des Affaires Etrangères assure le suivi législatif.

4.3.8.2. *Textes en cours d'élaboration au 31 décembre 2003*

a) Volet communautaire

- Projet de règlement grand-ducal transposant la directive 2003/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 modifiant la directive 2001/25/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (STCW). Ce projet devrait être finalisé et présenté au Conseil de Gouvernement au courant du 1^{er} trimestre 2004.

b) Volet national et international

- Projet d'arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime, notamment en ce qui concerne le nouveau volet post 11 septembre relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS et amendements à la convention SOLAS y relatifs). Ce projet devrait être finalisé et présenté au Conseil de Gouvernement au courant du 1^{er} trimestre 2004.
- Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, et de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales. Ce projet est en voie de finalisation et devrait être présenté au Conseil de Gouvernement au courant du 1^{er} semestre 2004. Il est complémentaire au projet de loi portant ratification de certaines conventions internationales en matière maritime précité et complète la réforme de la législation nationale dans le domaine maritime.

Entre 1999 et fin 2003, 22 directives ont été adoptées au sein de l'Union européenne dans le secteur maritime. Tous les projets de transposition ont été préparés par le CAM dans les meilleurs délais ; le dernier en date, concernant la directive 2003/103/CE du 17 novembre 2003, est en voie de finalisation. Des efforts considérables ont également été réalisés dès 1999 pour rattraper un certain retard accumulé les années précédentes en matière de transposition de directives.

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 et administrative du registre est effectuée par le CAM.

Le nombre de dossiers traités au cours de l'année 2003 se divise comme suit :

	Nombre de dossiers	Taxes
Identifications	22	528,00 €
Immatriculations	754	102.876,41 €
Permis	266	12.768,00 €
Endossements	15	540,00 €
Renouvellements	337	8088,00 €
Total		124.800,41 €

4.3.10. Politique qualité du CAM

Suite à l'audit de recertification mené par l'organisme de certification TUV CERT en avril 2003, le CAM s'est vu attribuer un nouveau certificat portant le n° 01 100 07001 valable jusqu'en avril 2006.

La norme ISO 9001 : 2000 s'oriente encore davantage que la précédente (version 1994) vers la satisfaction du client.

La mission essentielle du CAM reste celle d'une administration maritime assumant des responsabilités dans l'exécution des lois. Remplir correctement cette mission en est le 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 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.

La satisfaction du client est mesurée par l'ouverture d'une boîte à suggestions ou réclamations sur le site WEB.

5.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable.....	187
5.2. La stratégie "mobilité.lu".....	192
5.2.1. Les objectifs de la stratégie "mobilité.lu".....	192
5.2.2. Le volet infrastructure ferroviaire de la stratégie.....	195
5.3. La mise en œuvre de la stratégie “mobilité.lu“.....	196
5.3.1. Le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel.....	196
5.3.2. Les gares périphériques de Cessange et de Howald	199
5.3.3. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg - Esch-sur-Alzette.....	200
5.3.4. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg.....	201
5.3.5 La construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la Gare de Luxembourg.....	201
5.3.6. L'antenne ferroviaire Belval-Usines - Belvaux-Mairie	202
5.4. La reconversion des friches industrielles du Bassin Minier et l'établissement du volet Sud du plan sectoriel « Transports ».....	204
5.5. Un nouveau concept d'exploitation des transports publics.....	205
5.5.1. Le concept d'exploitation national sur le réseau ferré.....	205
5.5.2. Le matériel roulant ferroviaire.....	208
5.5.3. Le nouveau concept national pour le transport public par route.....	209
5.6. Les études à caractère régional.....	209
5.6.1. L'étude sur le développement des quartiers sud-ouest de la Ville de Luxembourg.....	209
5.6.2. L'étude de trafic Nordstad.....	210
5.6.3. L'étude TICE.....	210
5.7. Le plan sectoriel « Transports » et l'IVL.....	211
5.7.1. Le plan sectoriel « Transports ».....	211
5.7.2. L'IVL.....	213
5.8. La coopération transfrontalière.....	214
5.8.1 Les projets Interreg dans le domaine des transports	214
5.8.2 La coordination de la politique d'aménagement franco-luxembourgeoise	214
5.9. La Cellule Modèle de Transport.....	214

5. La 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 en 1999 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 de croissance soutenue de la population du Grand-Duché laisse prévoir que le niveau de 500.000 habitants sera dépassé à l'horizon 2020 et conduira d'ici-là à une augmentation continue de la demande de trafic.

Une population résidente de 448.000 habitants croissant au rythme de plus de 5000 personnes par an ainsi que quelque 107.000 travailleurs frontaliers dont le nombre augmente chaque année de 7.200 unités placent dès lors la politique des transports devant de nouveaux défis.

0.1 *Figure 1*

0.2 *Développement de la population et des emplois au niveau national*

	0.2.0.1	HISTORIQUE				Croissance annuelle		
				CMT	IVL	HISTORIQUE	IVL 2003-2020	
								(P e n d l e r - v a r i a n t e 0 , 7 5)
	1990	1998	2003	2006	2020	1990- 2003	1998- 2003	

Habitants	379 000	423 000	448 000	470.000	511 000	+5300/a	+5000/a	+3700/a
Places de travail	195 000	244 000	299 000	330.000	395 000	+8000/a	+11000/a	+5650/a
Population active au Luxembourg	161 000	173 000	192 000	200.000	227 000	+2400/a	+3800/a	+2050/a
Frontaliers (lieu de résidence hors du Luxembourg)	34 000	71 000	107 000	130.000	168 000	+5600/a	+7200/a	+3600/a

Source : CMT et IVL

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 s

ur une solution des problèmes de trafic dans et autour de la capitale ainsi que dans et autour les autres pôles d'attractivité du pays.

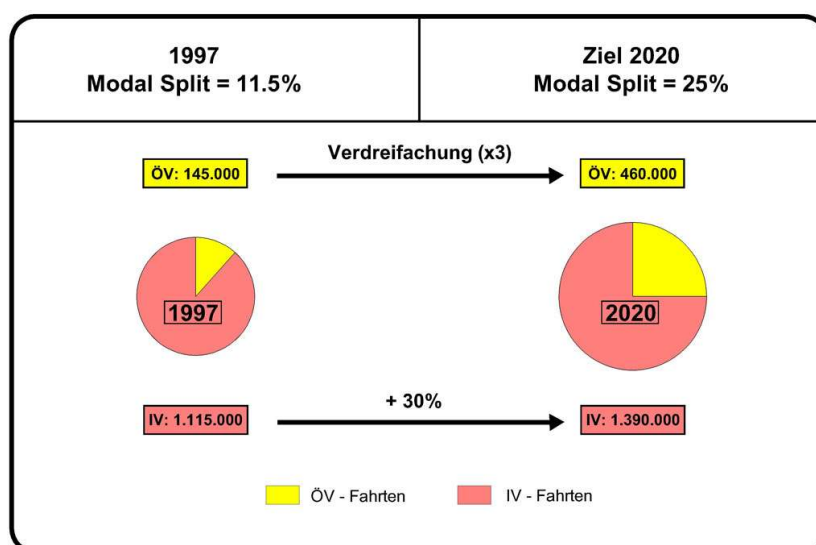
Au regard de la situation actuelle, il semble réaliste de se fixer comme objectif à moyen terme d'une politique volontariste en matière de transports publics d'atteindre pour l'ensemble des relations intérieures et transfrontalières régionales un modal split de 25% en faveur des transports

en commun (en présence d'un modal split qui est de 16%¹ pour les relations intérieures et de 4%² 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 transports en commun.



Source : Dossier « *mobilité.lu* » présenté le 24 janvier 2002

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.

1 Source : IVL (page 23)

2 Source : IVL (page 23)

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 loi du 22 août 2003 portant approbation du protocole d'accord franco-luxembourgeois du 28 janvier 2002 relatif au raccordement du Grand-duché de Luxembourg au TGV-Est européen ;
- le projet Eurocap-Rail prévoyant une relation privilégiée par chemin de fer entre les 3 villes-sièges que sont Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg (repris sur la liste des projets prioritaires retenus par la Commission Européenne en vue de la mise en œuvre des réseaux transeuropéens de transports).

Le **deuxième volet** concerne les relations transfrontalières régionales :

- 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.
- Le prolongement de l'antenne ferroviaire Bettembourg - Dudelange vers Volmerange-les-Mines par les CFL a été mise en service le 15 décembre 2003. Une aire de stationnement à Volmerange et l'extension du parking de la gare d'Audun-le-Tiche ont été prises en considération.
- - Différentes relations transfrontalières par autobus ont été mises en service entre le Grand-Duché et respectivement la Rhénanie Palatinat, la Sarre et le département français de Meurthe et Moselle.

- Les CFL ont par ailleurs été invités à examiner avec la SNCB la possibilité d'une réouverture de la ligne Athus-Meuse pour le service voyageurs entre Virton et la frontière luxembourgeoise, et de la prolongation jusqu'à Marbehan du service régional entre Luxembourg et Arlon. Ce projet a été repoussé dans le temps par la SNCB pour des considérations financières, mais rien ne s'oppose à une réalisation ultérieure.

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, plusieurs projets de rénovation des gares routières sont en cours, la priorité revenant à celles de Bettembourg, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Wiltz, Rambrouch et Junglinster, après celles de Roodt-Syre, de Mersch et de Diekirch (nouveau lycée).
-
- En matière d'infrastructure ferroviaire il est renvoyé au passage du chapitre ci-avant sur les chemins de fer. (*cf. chapitre 2.1.*)
- La plupart des lignes d'autobus offrent un horaire cadencé adapté aux besoins d'une clientèle toujours plus exigeante. Ces communications régulières sont offertes de 6.00 heures du matin jusqu'à 23.00heures. 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 des étudiants vers les différents établissements de l'enseignement post-primaire. Par ailleurs, des efforts d'amélioration permanents sont consentis pour adapter l'offre et la capacité, pour étendre le service aux heures du soir, et 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 5.6. 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.

- 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"

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.

Ces constatations, tout comme les prévisions de croissance du trafic, ont amené le Ministère des Transports à améliorer l'offre des transports publics afin d'augmenter le partage modal (modal split) à 25 % en faveur des transports en commun d'ici 2020.

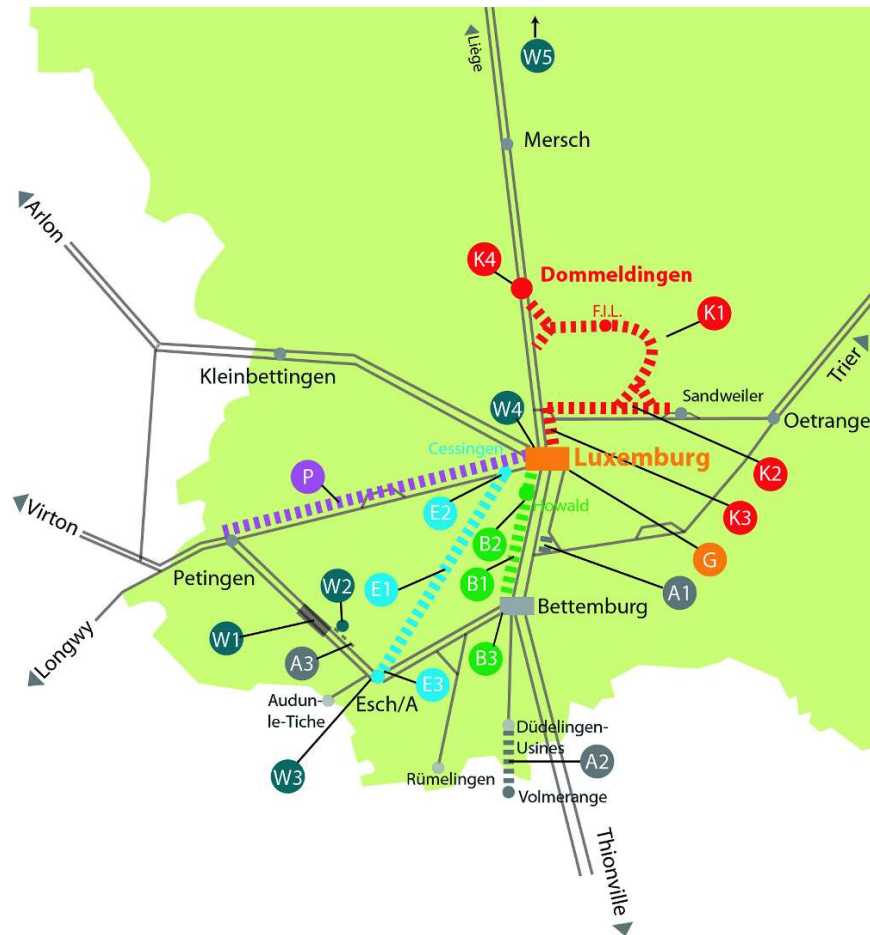
5.2.1. Les objectifs de la stratégie "mobilité.lu"

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 actuellement de quelque 107.000 frontaliers employés dans l'économie luxembourgeoise.
- c) Eu égard au fait 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) de 25 % en faveur des transports en commun.

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

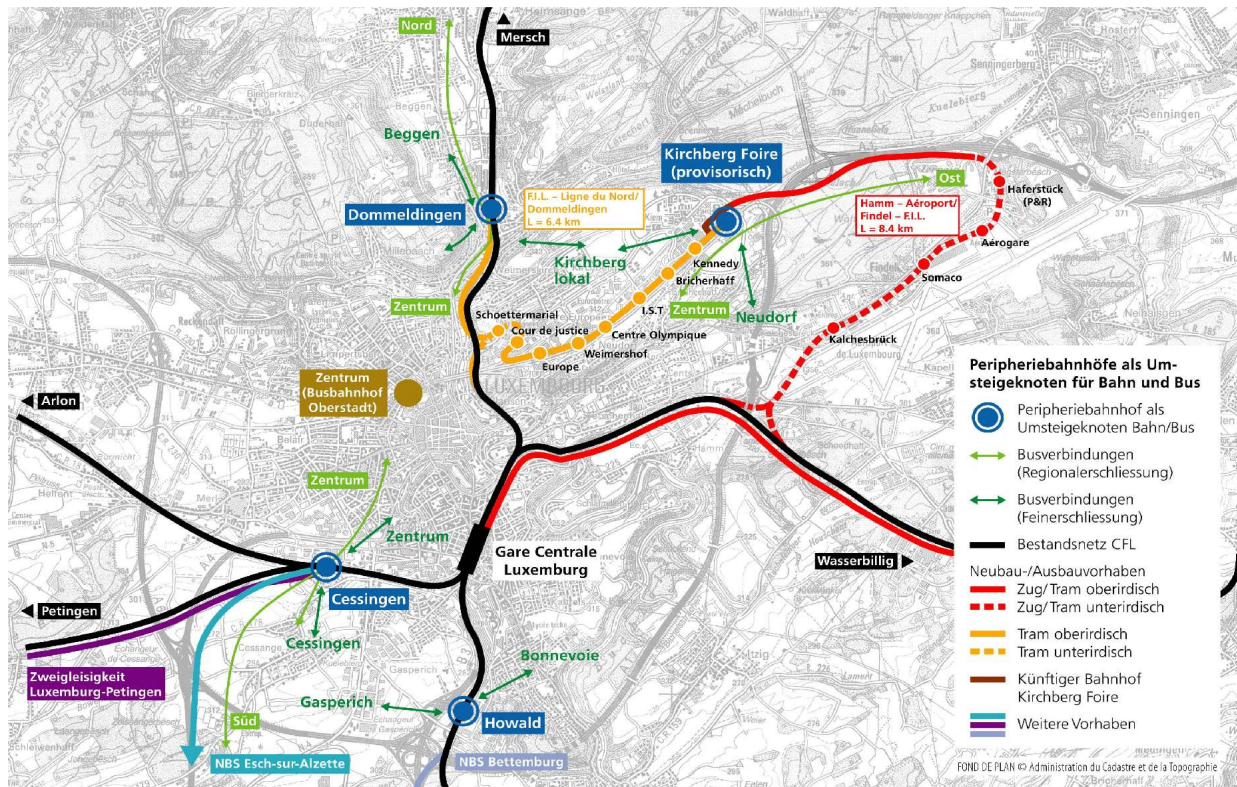


Source : Dossier « mobilité.lu » présenté le 24 janvier 2002

- 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 entre leur domicile et leur lieu de travail, permettant parallèlement de délester l'occupation des infrastructures ferroviaires de la gare centrale par une réduction du nombre de trains qui y ont actuellement leur terminus.

0.1 Figure 4

Gares d'échange train-tram – bus pour les raccordements directs avec les quartiers de la ville



0.1.0.0.1 Source : Dossier « mobilité.lu » présenté le 24 janvier 2002

- f) L'accès au réseau des transports publics est 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 avec une

0.1.0

0.1.0



0.1.0.0.2

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 :

Luxembourg. Le projet a été autorisé par la loi du 3 juin 2003.

B	Une deuxième étape constitue le dédoublement de la ligne Luxembourg - Bettembourg grâce à l'aménagement d'une nouvelle ligne à deux voies le long du tracé autoroutier dont le projet de loi sera déposé à la Chambre des Députés en 2004.
A2	Le prolongement de l'antenne ferroviaire Bettembourg - Dudelange vers Volmerange-les-Mines par les CFL a été mis en service le 15 décembre 2003. Une aire de stationnement à Volmerange et l'extension du parking de la gare d'Audun-le-Tiche ont été pris en considération.
A3	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. A cette fin, le projet de loi autorisant la construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie a été déposé le 6 août 2003.
E	Une nouvelle liaison ferroviaire sera réalisée entre Luxembourg et Esch/Alzette qui sera raccordée prioritairement à la gare d'Esch/Alzette. Le projet de loi autorisant cette liaison sera déposé au premier semestre 2004.
K1	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. Par la loi du 18 décembre 2003 ce projet a été autorisé.
K2	La mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler sur la ligne ferroviaire Luxembourg – Wasserbillig en prévision du raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel a été autorisé par la loi du 3 juin 2003.
K3 + G	Etant donné que l'actuel viaduc à la sortie nord de la Gare de Luxembourg 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. Un réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg s'avère également nécessaire en vue de faire face à l'augmentation de la fréquence des trains classiques et la mise en service du train-tram prévue dans le cadre du concept d'exploitation. Le projet de loi relatif à ces deux projets d'infrastructure a été autorisé par le Conseil de Gouvernement le 10 octobre 2003 et a été déposé à la Chambre des Députés le 11 novembre 2003.
K4	Le projet d'aménagement de la gare de Dommeldange en gare périphérique a été autorisé dans le cadre de la loi du 18 décembre 2003.
P	L'adjonction d'une deuxième voie à la ligne Pétange – Luxembourg prévue par la loi du 3 juin 2003 permettra d'offrir de meilleures connections pour les voyageurs sur cette ligne et de faire passer le trafic de transit arrivant par la ligne belge d'Athus – Meuse via Pétange, Luxembourg et Bettembourg en direction de la France, permettant d'éviter le tracé accidenté et les incommodations des riverains d'un trafic empruntant l'axe Pétange-Esch/Alzette-Bettembourg.

5.3. La mise en œuvre de la stratégie “mobilité.lu”

5.3.1. Le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel

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 ne s'élevait qu'à quelque 10%, cette quote-part doit progressivement dépasser 25% afin d'assurer un niveau de mobilité correct sur le plateau.

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 de manière 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 / Trois Glands, 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.

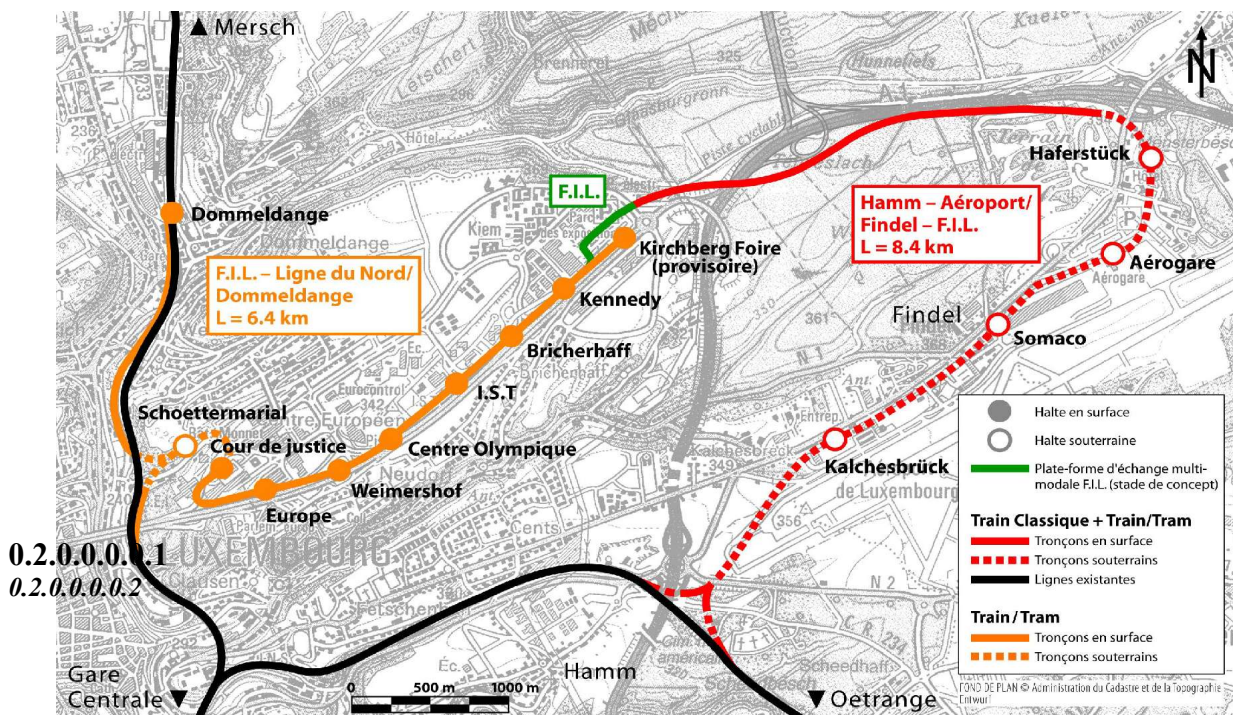
L'avant-projet sommaire sur lequel se base le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel a été mis au point dans le cadre d'études confiées à plusieurs bureaux spécialisés et travaillant en concertation étroite avec des groupes d'accompagnement interministériels associant en plus des délégués 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 entre-temps 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 la 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.

0.1 Figure 6

0.2 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.

Parallèlement aux travaux du Ministère des Transports et des CFL, qui ont bénéficié pour cela du concours de l'Administration des Ponts & Chaussées, du Fonds d'Urbanisation et

d'Aménagement du Plateau de Kirchberg et de la Ville de Luxembourg, une idée alternative s'intitulant « BB (Bus/Bunn) - eine Alternative zu BTB, Null-Plus und Modul K » a été présentée. Tout comme le projet gouvernemental du raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, la proposition BB prend pour base le réseau ferré national qu'elle propose de compléter par la construction de nouveaux tunnels en-dessous de la Ville de Luxembourg, susceptibles d'assurer une exploitation de l'ensemble du réseau exclusivement avec du matériel ferroviaire classique.

Le projet gouvernemental prévoit par contre un tronçon d'infrastructure légère au passage du Kirchberg jusqu'au raccordement à Dommeldange, permettant uniquement la circulation de trains-trams (par ailleurs susceptibles de circuler sur l'intégralité du réseau ferré en trafic mixte avec les trains et automotrices classiques – exception faite de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen qui est électrifiée en courant continu 3 kV et non en courant alternatif 25 kV comme le reste du réseau).

Concrètement la proposition BB comporte la création d'un tracé en souterrain partant de la gare centrale en direction du Nord, en passant par la Vallée de la Pétrusse, ainsi que sous le Limpertsberg pour rejoindre à ciel ouvert la Ligne du Nord à la hauteur de la gare de Dommeldange, ainsi qu'un second tracé menant en souterrain de Dommeldange vers le Parc des expositions des F.I.L. à Kirchberg.

Dans les conditions données, une étude comparative a été réalisée entre la proposition BB et le module K de la stratégie « mobilité.lu » qui a été publiée à la presse le 17 septembre 2003.

Cette étude a notamment révélé des coûts d'investissement sensiblement plus élevés ainsi que des problèmes de maintenance et d'exploitation (matériel roulant, sécurité) non résolus par rapport au projet gouvernemental.

Les résultats de l'analyse, concluant à la poursuite de la mise en œuvre de la stratégie « mobilité.lu » et à l'abandon concomitant du projet BB, ont été consignés dans un rapport écrit qui a été présenté à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre des Députés le 17 septembre 2003.

Le projet gouvernemental du raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel a été autorisé par la loi du 18 décembre 2003 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

5.3.2. Les gares périphériques de Cessange et de Howald

Les gares d'échange bus/train Cessange et Howald projetées à la périphérie de la capitale constituent un élément-clef dans la stratégie future du transport en commun. Ils représentent à chaque fois le point de départ d'une nouvelle ligne ferroviaire en direction d'Esch-sur-Alzette respectivement de Bettembourg.

La capacité et, par conséquent, le dimensionnement des nouvelles gares s'orienteront étroitement aux prévisions d'évaluation de la demande. L'évaluation en cours des flux de trafic relatifs aux gares de Cessange et de Howald constituera la base pour la conception des infrastructures ferroviaires et routières.

L'aménagement des voies et quais en gare sera coordonné réciproquement avec le projet de concept d'exploitation en cours. L'interdistance entre les gares de Cessange et Hollerich et la fréquence, ainsi que la nécessité de dessertes des deux gares / d'une de ces gares, constituent également un volet à analyser.

Les études en cours développent la conception d'une gare dite régionale ainsi que la vérification de l'utilité d'une gare internationale à Cessange. La disponibilité d'aménagement d'une plateforme intra- et intermodale, c'est-à-dire l'aménagement d'une structure d'échange transports en commun (TC) et transports en commun / trafic individuel (TC/TI), fait partie de l'analyse.

Vu la proximité du site scolaire Geesseknäppchen, il convient d'adapter au mieux la gare de Cessange aux besoins de la clientèle de quelque 5.500 élèves (pendant la pointe matinale). Ainsi l'opportunité d'un raccordement direct et attractif du site à partir de la nouvelle gare sous forme appropriée est envisagée (passerelle, tapis roulant, etc ...). Ce raccordement sera mis à profit pour connecter le parking Park & Ride « Bouillon » à la nouvelle gare.

5.3.3. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg - Esch-sur-Alzette

La création d'une nouvelle ligne ferroviaire directe entre la ville de Luxembourg et la ville d'Esch-sur-Alzette constitue également un des éléments de la stratégie «mobilité.lu». Les objectifs suivants sont poursuivis par cet investissement :

- L'extension du réseau ferré, dont la genèse remonte au 19^{ème} siècle, se fait en fonction des besoins de mobilité croissants.
- La nouvelle ligne favorise un développement décentralisé du pays en tenant compte de la demande de relations future entre la région sud et le centre du pays.
- La ville d'Esch-sur-Alzette représente aujourd'hui le centre d'une région qui se trouve en plein développement. Dans le cadre de la revalorisation des friches industrielles de Belval-Ouest, comprenant plus de 600 ha exploités dans le passé comme lieu de production et de stockage par l'industrie de l'acier, les anciennes friches industrielles seront transformées en de nouvelles zones d'habitation, d'activité industrielles et commerciales. Une liaison ferroviaire directe de cette zone avec la capitale est plus que souhaitable, permettant une offre TP directe de la friche industrielle de Belval-Ouest par l'intermédiaire d'Esch-sur-Alzette à la région sud-ouest de la Ville de Luxembourg, à la gare centrale, au Kirchberg et, dans une phase ultérieure, au Findel.
- La planification se fera sous la prémisses d'une minimisation de l'impact sur le paysage en essayant de rassembler les axes de transports sur un corridor serré.
-
- lase

Le concept d'exploitation, qui se trouve actuellement en élaboration, englobe l'adaptation et l'extension de l'offre des relations sur le réseau ferré. Ainsi, le goulot d'étranglement sur la relation centre – sud qui est dû à l'atteinte des limites de la capacité sur l'axe Luxembourg – Bettembourg nécessite des mesures de décongestion. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg –

Esch-sur-Alzette permettra, parallèlement à la mise à quatre voies de la ligne ferroviaire Luxembourg – Bettembourg, la création d'une infrastructure supplémentaire contribuant au délestage de la situation existante.

En tenant compte de plusieurs critères, parmi lesquels figurent notamment l'intégration de la nouvelle ligne ferroviaire dans le paysage et l'agglomération, son attractivité pour le client, son coût d'exploitation ainsi que les coûts d'investissement, une étude des variantes a été réalisée en 2003. Le projet de loi autorisant la création de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Esch-sur-Alzette sera déposé en 2004.

5.3.4. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg

L'étude du projet d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg a été entamée en 2002, en vue d'assurer une augmentation de la capacité en place. La direction du projet incombe aux CFL.

Le projet a pour objet de connecter adéquatement la gare centrale aux réseaux transeuropéens à grande vitesse et d'améliorer tant au niveau fret qu'au niveau voyageurs la qualité et la ponctualité des trains empruntant cet axe.

Les planifications du projet qui s'étaient d'abord orientées vers l'adjonction d'une troisième voie à l'actuelle ligne à deux voies, se sont avérées insuffisantes à cause de l'augmentation de trafic attendue sur cette ligne.

A cet égard, les études se sont concentrées sur la recherche d'un nouveau corridor séparé de l'ancien tracé en vue d'y aménager une nouvelle ligne ferroviaire à deux voies. Afin de minimiser l'impact sur l'environnement, le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg longera, comme par ailleurs la nouvelle ligne Luxembourg-Esch, le tracé autoroutier.

Le dépôt du projet de loi est prévu pour le deuxième semestre 2004.

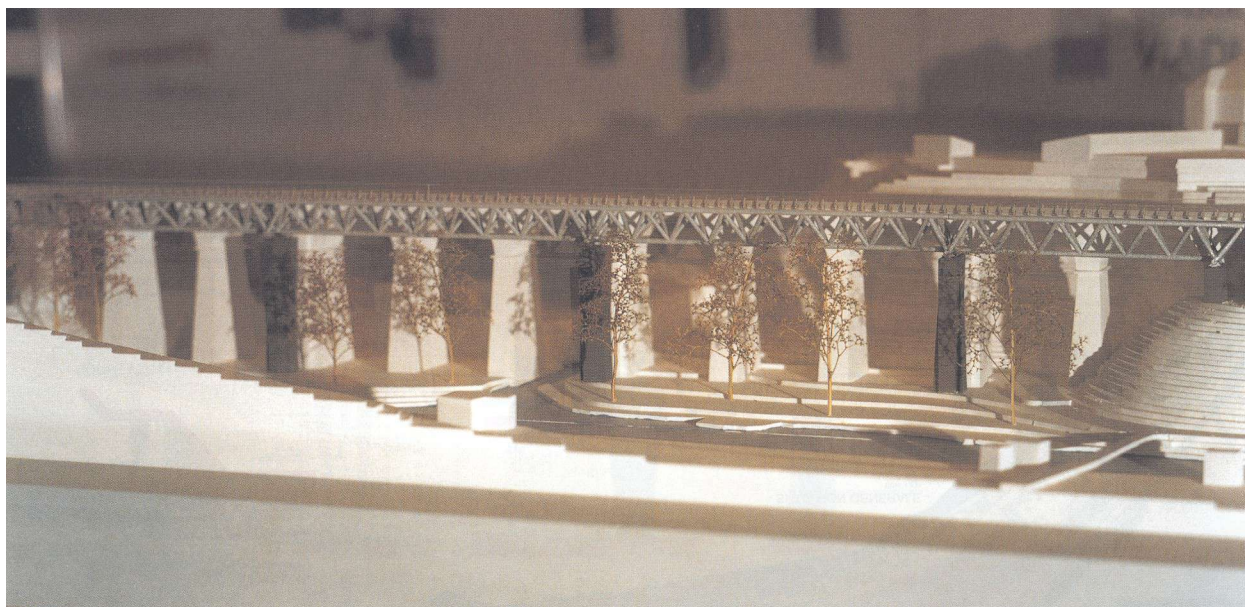
5.3.5 La construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la Gare de Luxembourg

Le 11 novembre 2003 un projet de loi relatif à la réalisation d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, ainsi qu'au réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, y compris la construction d'un nouveau tunnel à une voie, a été déposé à la Chambre des Députés.

Il est prévu de réaliser le projet en question en deux temps. La première phase comportera la réalisation d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, avec les aménagements nécessaires en tête nord de la Gare de Luxembourg. Les travaux de la seconde

phase consisteront dans la réalisation d'un nouveau tunnel, à voie unique, pour raccorder la voie extérieure du nouveau viaduc à la tête nord de la Gare de Luxembourg.

0.1 *Figure 7*
Maquette du nouveau viaduc projeté



Source: Présentation du projet de loi à la commission de l'Economie, de l'Energie et des Transports

Le nouveau viaduc, le nouveau tunnel et les aménagements afférents de la Gare Centrale sont conçus dans le but d'éliminer le goulot d'étranglement et d'augmenter la sécurité dans le secteur nord de la Gare de Luxembourg.

La solution au problème de capacité en tête nord de la Gare de Luxembourg consiste dans un concept qui réserve les deux voies du viaduc Pulvermühle existant à la circulation des trains empruntant la ligne du Nord et qui affecte les deux voies du nouveau viaduc aux circulations vers la ligne de Wasserbillig. Cette solution n'a pas seulement pour avantage d'assurer une évacuation fluide du trafic passant par la tête nord de la Gare de Luxembourg, mais contribue aussi à améliorer la sécurité des circulations sur le viaduc existant.

5.3.6. L'antenne ferroviaire Belval-Usines - Belvaux-Mairie

Un projet de loi a été déposé le 8 août 2003 à la Chambre des Députés avec pour objet la réalisation d'une antenne ferroviaire partant de la ligne de chemin de fer Pétange - Esch-sur-Alzette à la hauteur de l'arrêt actuel "Belval-Usines" et aboutissant en aval du centre de Belvaux en vue d'assurer la desserte par rail de la friche industrielle revalorisée de Belval-Ouest.

Le projet comporte, outre l'antenne ferroviaire proprement dite, qui sera électrifiée et à double voie, trois arrêts (Belval-Usines,- Belval-Lycée et Belvaux-Mairie) ainsi qu'un grand parking d'accueil non loin du point de départ de l'antenne (à côté de l'arrêt de Belval-Usines). Le projet est conçu en vue de pouvoir être prolongé dans une étape ultérieure en direction d'Oberkorn par un tunnel creusé en-dessous de la localité de Belvaux en vue de pouvoir abandonner à cet horizon-là l'exploitation du tronçon (dit "Balkan") de la ligne Pétange - Esch-sur-Alzette passant par le centre de Belvaux et évitant de la façon aux riverains les incommodations dues à un trafic ferroviaire censé croître de manière soutenue au cours des années à venir, notamment sous l'effet de la promotion des transports publics voulue par le Gouvernement. En tenant compte des autres potentiels de développement au sud d'Esch/Alzette et Sanem, p.ex. crassier et lentille Terre Rouge, terrains longeant la frontière française, l'on constate que l'axe ferroviaire existant traverse ce couloir en plein milieu dans le sens Est-Ouest et va offrir ainsi une desserte optimale par la voie ferrée.

Figure 8
Antenne ferroviaire Belval-Usines - Belvaux-Mairie



Source : Exposé des motifs du projet de loi (7 juillet 2003)

La première phase de la réalisation du projet ferroviaire comportera l'aménagement d'un nouvel arrêt Belval-Usines et d'un parking d'accueil destiné aux frontaliers lorrains. Ce parking d'une capacité de 1620 emplacements et susceptible d'être agrandi postérieurement par 855 places supplémentaires sera situé en territoire français aux abords du CR 168 d'Esch-sur-Alzette à Belvaux. Il est destiné principalement aux frontaliers lorrains voulant disposer de l'offre des transports publics organisés à partir de l'orée sud du site de Belval-Ouest et il pourra servir aussi aux manifestations d'envergure prévues sur le site.

La deuxième étape prévoit quant à elle la réalisation de l'antenne proprement dite et de deux nouveaux arrêts dénommés Belval-Lycée et Belvaux-Mairie. La réalisation des deux premières phases s'orientera selon l'échéancier de la mise en place des autres projets de grande envergure sur le site.

Dans une phase ultérieure, qui n'est pas encore comprise dans le projet de loi susmentionné, il est prévu de prolonger l'antenne ferroviaire en direction d'Oberkorn par un nouveau tunnel en-dessous de la localité de Belvaux permettant la mise hors service concomitante de l'ancien tracé très sinueux dit "Balkan" à travers la localité de Belvaux.

5.4. La reconversion des friches industrielles du Bassin Minier et l'établissement du volet Sud du plan sectoriel « Transports »

Une analyse des aspects transports et circulation pour le seul site de Belval-Ouest s'avérant trop limitée, il a été décidé de concevoir l'étude de mobilité dans une approche régionale n'incluant pas seulement les autres friches industrielles, mais 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 supérieure à 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 tiendra notamment 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 sur une forte progression des données structurelles précitées.

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".

C'est dans cet ordre d'idées qu'un groupe de travail « Belval » franco-luxembourgeois a été créé en 2003 dont les missions sont décrites dans le chapitre 5.8.2..

5.5. Un nouveau concept d'exploitation des transports publics

5.5.1. Le concept d'exploitation national sur le réseau ferré

Afin de garantir à l'avenir une offre ferroviaire attractive et orientée vers les besoins du public, le Ministère des Transports a créé en 2001 un groupe de travail, constitué de représentants du Ministère des Transports, des CFL, de la CMT et de différents bureaux d'études. La mission de ce groupe de travail est de définir un concept d'exploitation du réseau ferroviaire répondant aux besoins futurs des mouvements nationaux.

Face au choix politique d'un partage modal de 25 % en faveur des transports en commun d'ici 2020, les objectifs du concept d'exploitation « train 2006-2020 » se résument comme suit :

- La définition d'une offre ferroviaire future, qui répond aux besoins des flux de trafic futurs, échelonnée en fonction des différentes étapes d'infrastructures ferroviaires à réaliser d'ici l'an 2020.
- La réalisation de simulations d'exploitation proprement dites pour le réseau ferroviaire national pour les différentes étapes d'infrastructures, afin de prouver la faisabilité de l'exploitation et pour déterminer les besoins futurs en matériel roulant.

Tenant compte de la demande de trafic, le concept d'exploitation a pour but, d'une part, d'offrir à un maximum de voyageurs du train-tram des relations directes dans une première phase vers le plateau de Kirchberg et, dans une deuxième phase, vers l'Aéroport et, d'autre part, de compléter cette offre sur les lignes fortement sollicitées par du matériel ferroviaire classique à grande capacité. Le concept d'exploitation se base donc sur une exploitation mixte de trains-trams et de trains classiques nationaux sur un réseau qui est parallèlement emprunté par les trains internationaux et le trafic de fret.

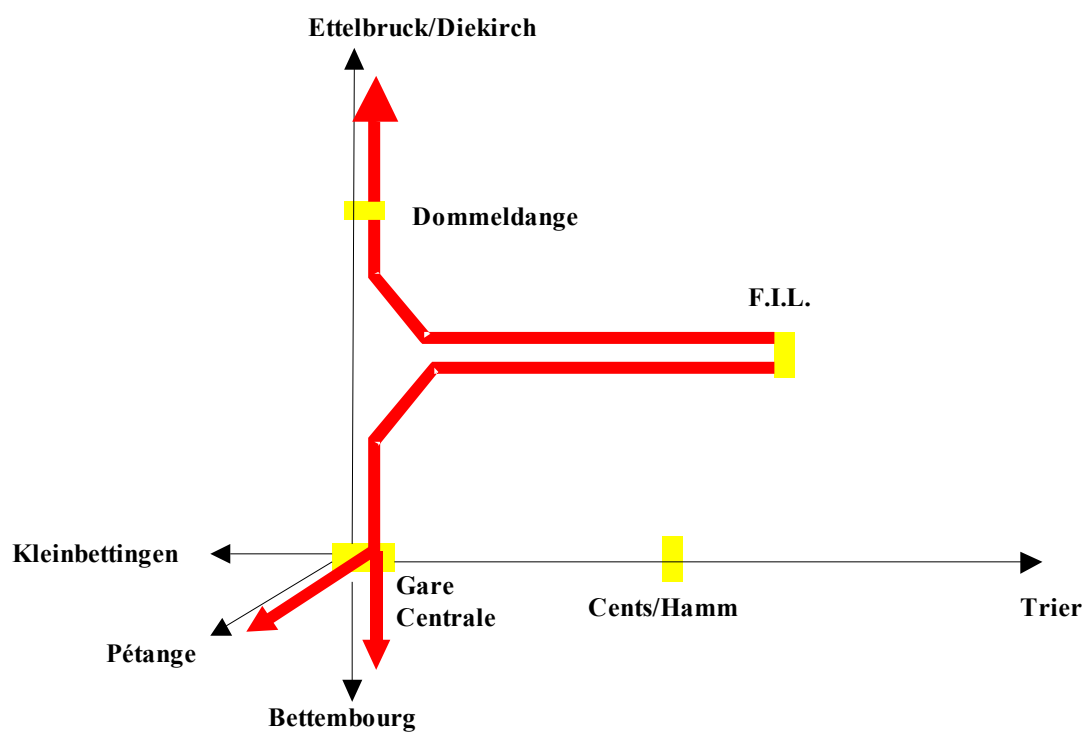
Dans la première phase, relative à la réalisation de l'antenne train-tram de la ligne du Nord vers le plateau de Kirchberg, le concept d'exploitation pour la phase 1a prévoit la mise en service de trains-trams offrant des relations directes du plateau de Kirchberg vers la Région Sud et vers Ettelbruck. Le concept d'exploitation prévu pour la phase 1a a été finalisé en 2003.

Le raccordement ferroviaire de la F.I.L. et du Findel par le train classique n'étant pas encore réalisé, l'offre de transport de base planifiée dans cette première phase est la suivante :

0.1

Figure 9

Offre de transport prévue pour la phase 1a



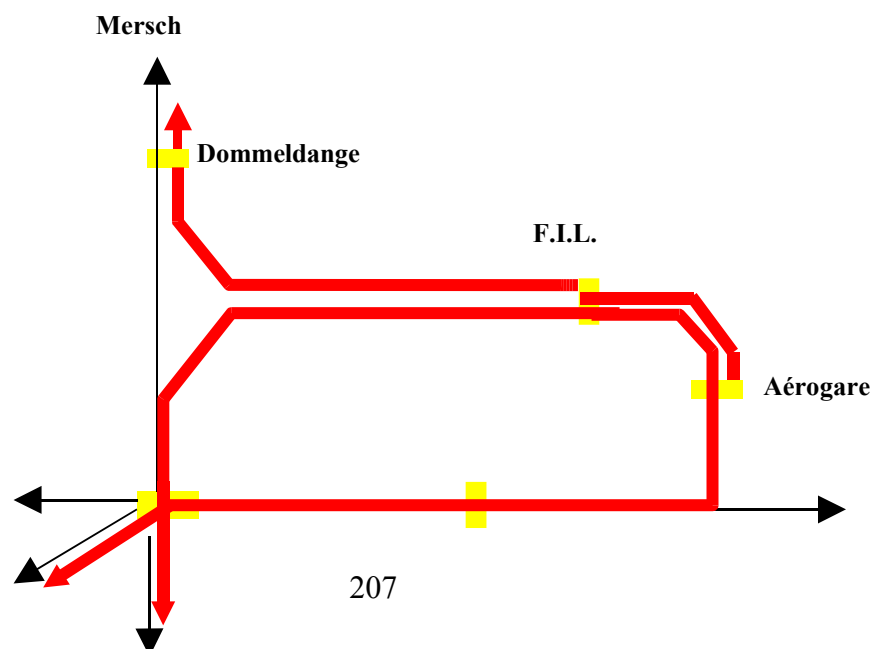
- Ligne train-tram ayant une cadence de 15 minutes au départ des F.I.L. vers Dommeldange, prolongée jusqu'à Ettelbruck/Diekirch.
- Ligne train-tram ayant une cadence de 15 minutes au départ des F.I.L. vers la Gare Centrale, prolongée vers Esch-sur-Alzette rsp. Audun-le-Tiche/Belval-Ouest, Dudelange rsp. Volmerange-les-Mines et Pétange.

Cette offre de base minimale, garantie pendant toute la journée, sera renforcée pendant les heures de pointe entre les FIL et la gare de Luxembourg résultant ainsi dans une cadence de 7,5 min entre les FIL et la gare Centrale.

Dans une deuxième phase, relative à la réalisation du raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et de Findel, le concept d'exploitation 1b prévoit la mise en service de trains classiques et de trains-trams offrant des relations directes de Findel et de l'aéroport vers le plateau de Kirchberg, vers la Gare Centrale et vers la Région Sud du pays. Le concept d'exploitation prévu pour la phase 1b sera finalisé en 2004.

Les cadences horaires suivantes forment l'offre de transport pour la phase 1b du concept d'exploitation:

0.2 *Figure 10*
Offre de transport prévue pour la phase 1b



Kleinbettingen

Gare Centrale

Cents/Hamm

Trier

Pétange

Bettembourg

- Ligne train-tram ayant une cadence de 15 minutes au départ des F.I.L. vers Dommeldange, prolongée jusqu'à Ettelbruck/Diekirch.
- Ligne train-tram ayant une cadence de 15 minutes au départ des F.I.L. vers la Gare Centrale, prolongée vers Esch-sur-Alzette, Audun-le-Tiche/Belval-Ouest, Dudelange, Volmerange-les-Mines et Pétange.
- Cadence de 30 minutes entre les F.I.L. et le Findel en prolongeant certains trajets des trains-trams en provenance de Dommeldange ou Gare Centrale.
- Ligne train classique ayant une cadence de 30 minutes au départ des F.I.L. vers la Gare Centrale, passant par Findel, prolongée selon les besoins vers le Sud du pays.

Cette offre de base minimale garantie pendant toute la journée sera renforcée pendant les heures de pointe.

5.5.2. Le matériel roulant ferroviaire

Les CFL ont été chargés d'assurer le suivi du dossier d'acquisition d'une quarantaine de véhicules hybrides du type train-tram, destinés à la desserte des nouvelles lignes ferroviaires, du Kirchberg et des friches industrielles dans le cadre de la stratégie «mobilité.lu». Une adjudication définitive du matériel roulant devrait intervenir au cours de 2004.

Ce système moderne de train urbain (train-tram) permettra de relier le plateau de Kirchberg à la Gare Centrale ainsi qu'à Dommeldange. Le système d'exploitation hybride permet non seulement une utilisation en zone urbaine, mais également sur le réseau ferré existant du Grand-Duché de Luxembourg.

La planification en cours prévoit l'exploitation d'un matériel roulant semblable à celui introduit avec succès à Sarrebruck.

La commande pour la fourniture de 20 locomotives et de 85 voitures à voyageurs à 2 niveaux a été passée en 2003 auprès du constructeur BOMBARDIER TRANSPORTATION dont les premières livraisons sont prévues pour fin 2004.

5.5.3. Le nouveau concept national pour le transport public par route

Parallèlement à l'élaboration d'un nouveau concept d'exploitation « train » définissant l'offre ferroviaire future d'ici à l'an 2020 en fonction des différentes étapes d'infrastructures suivant « mobilité.lu », l'élaboration d'un concept intégré « bus » pour l'ensemble du pays est en cours.

Le concept « bus » définit en particulier une restructuration et une nouvelle orientation de l'offre des autobus afin de mieux répondre aux besoins des flux de trafic futurs.

Le concept « bus » traite également les questions d'adaptation de l'infrastructure routière et, le cas échéant, de régulation du trafic touchant directement aux transports publics. Il englobera enfin les aspects des parkings relais et des points d'échange avec le chemin de fer. L'objectif en est d'assurer le développement des infrastructures et l'organisation des transports en vue d'un concept intégré « bus/train » qui permet une réduction des nuisances écologiques, garantit une accessibilité équitable et soutient la mise en place d'une structure urbaine correspondant aux exigences du développement durable, tout en réservant une attention particulière aux migrations des frontaliers travaillant au Grand-Duché de Luxembourg.

Le premier volet de l'étude traitant spécialement de la problématique du concept "bus" sur le plateau de Kirchberg a été finalisé en 2003. La finalisation complète du dossier est prévue pour début 2004.

5.6. **Les études à caractère régional**

5.6.1. L'étude sur le développement des quartiers sud-ouest de la Ville de Luxembourg

L'étude sur le développement des quartiers sud-ouest de la Ville de Luxembourg a porté sur:

- La recherche d'un concept global et cohérent en matière d'urbanisme et de circulation
- L'évaluation des potentialités actuelles/futures
- Un développement urbanistique durable (mixité des fonctions, concept espaces verts, etc.) respectivement sur le reclassement ponctuel y relatif du PAG
- La restructuration des infrastructures routières et ferroviaires
- Le nouveau concept des transports en commun
- L'application d'une politique restrictive au niveau du stationnement
- La mise en place d'un réseau cohérent de pistes cyclables/ chemins piétonniers

Dans le cadre du développement urbain des quartiers Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg, l'étude visait un concept intégré en matière d'urbanisme et de mobilité. Face à l'objectif de vouloir atteindre un partage modal de 25 % en faveur des transports en commun d'ici 2020, l'étude opte pour un modal split nettement supérieur à la moyenne visée au niveau national.

Le dossier de synthèse a été finalisé fin 2003. Les solutions y retenues proposent un concept cohérent et intégré répondant de manière durable au développement urbanistique et aux besoins de la mobilité future, dont en particulier les objectifs suivants :

- Recherche d'une mixité des fonctions en vue d'une "Stadt der kurzen Wege"

- Etablissement d'un concept espaces verts cohérent au Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg
- Promotion des transports publics (comme réelle alternative) à la voiture sur base du papier stratégique "mobilité.lu" qui propose les gares périphériques "Cessange" et "Howald" à proximité directe à la zone de développement située au Sud-Ouest de la Capitale. Les gares périphériques regroupant les 4 lignes ferroviaires Kleinbettingen/ Pétange/ Esch-Alzette/ Bettembourg constituent des points d'échanges performants entre "trains" et "bus" et figurent comme points de départ des dessertes "fines" des bus dans les quartiers limitrophes.
- Promotion du trafic non-motorisé respectivement de la "locomotion douce" par la mise en place d'un réseau cohérent des pistes cyclables / chemins piétonniers
- Application d'une politique restrictive au niveau du stationnement
- Restructuration du réseau routier tout en évitant d'offrir des capacités surdimensionnées au trafic individuel motorisé.

5.6.2. L'étude de trafic Nordstad

L'étude de trafic Nordstad a été initiée en 2000 par l'Administration des Ponts & Chaussées afin d'étudier la restructuration du réseau routier. Etant donné que le réseau routier est aussi fortement sollicité par les transports publics, les Ponts & Chaussées y ont également associé le Ministère des Transports afin d'y englober le volet du transport en commun.

En ce qui concerne le volet des transports en commun dans la Nordstad, il faut noter que l'axe entre Ettelbruck et Diekirch est fréquenté par un nombre élevé d'autobus dont la majorité dessert l'une ou l'autre des deux villes. Ceci est dû au caractère bipôle de la Nordstad, situation semblable à celle de la Ville de Luxembourg. Étant donné qu'en cas de perturbation, cet axe dorsal est le point faible de toute ligne qui y passe et engendre des retards importants sur toute la longueur de la ligne, il est évident qu'il faudra impérativement créer des corridors prioritaires pour le transport public.

5.6.3. L'étude TICE

L'antenne ferroviaire, dont question sous 5.3.6 ci-avant, est conçue dans le but d'assurer une desserte optimale du site reconditionné de Belval-Ouest par chemin de fer, raccordement qui sera complété par une desserte appropriée du site par autobus.

Quant à l'idée initialement envisagée d'une desserte interne du site de Belval-Ouest par train-tram s'ajoutant au projet de l'antenne ferroviaire à l'orée sud de Belval-Ouest, une étude effectuée à l'initiative d'AGORA a montré que la réalisation de ce projet buterait d'abord sur des problèmes d'aménagement du site très onéreux à la hauteur des points de raccordements des voies à l'antenne ferroviaire à réaliser entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie. En effet, l'évaluation de l'étude conclut que les ouvrages d'accès du train-tram vers le site seraient très complexes, parce que le train-tram devrait croiser en dénivelé les voies de l'embranchement d'Arbed-Belval à deux endroits. A cet effet une rampe (à la hauteur de la gare de Belval-Usines) de quelque 100 mètres serait nécessaire pour permettre l'accès du train-tram au site Belval-

Ouest, ainsi que pour assurer le raccordement en direction de Belvaux-Mairie (à la hauteur de l'emplacement du futur lycée). En outre, les emprises à réserver pour un passage futur du train-tram à travers le site conduiraient à une hausse importante des frais de viabilisation du site.

Le projet infrastructurel ne serait donc réalisable qu'à un coût très élevé (desserte interne du site par train-tram: 20 millions d'euros selon une estimation d'AGORA datant de février 2003 et intitulée Verkehrskonzept Esch/Belval-West) par rapport au gain minimal que cette solution apporterait en comparaison avec la connexion du site aux réseaux d'autobus.

Contrairement aux problèmes d'accessibilité d'un tracé train-tram à travers le site qui poserait en plus des difficultés majeures pour l'exploitation technique du service ferroviaire, la desserte par autobus projetée permet une accessibilité intégrale du site aux transports en commun selon un nouveau schéma d'exploitation qui est actuellement étudié par un groupe de travail créé en 2003 et composé de représentants du Ministère des Transports et du TICE, et dont la mise en œuvre reposera notamment sur le réaménagement et le renforcement des lignes régionales TICE et RGTR susceptibles d'être déviées pour transiter par le site. Les premières conclusions de l'étude sont prévues pour début 2004.

Sur le plan des infrastructures, la desserte interne du site comportera pour chaque sens un couloir réservé aux autobus aménagé en parallèle sur un axe routier central ou empruntant des corridors routiers séparés pour chaque sens.

5.7. Le plan sectoriel « Transports » et l'IVL

5.7.1. Le plan sectoriel « Transports »

La politique des transports s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du territoire (national et transfrontalier), elle tient compte des objectifs de développement socio-économique du pays ainsi que d'un équilibre bien compris avec les contraintes de la protection de l'environnement.

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 rendre opérationnel le plan directeur national par des plans directeurs régionaux ainsi que par des plans directeurs sectoriels. Les plans directeurs sectoriels concernent, aux termes de l'article 7 de la loi précitée, un ou plusieurs secteurs d'activités ou d'interventions gouvernementales. Ils intègrent et précisent pour le secteur d'activité concerné les options nationales et les programmations sectorielles dont ils assurent la coordination.

Au paragraphe dédié à l'aménagement du territoire et à l'aménagement communal le chapitre sur le Ministère de l'Intérieur du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 retient que *«le renforcement de la coordination interministérielle sera matérialisé par l'élaboration de plans sectoriels consacrés notamment aux transports ...»*

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 ainsi que 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 parallèlement chargé un groupe interministériel de l'élaboration d'un plan directeur sectoriel «Transports» (PST).

Le groupe de travail PST 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.
-

Le PST se référera au programme directeur dans son ensemble en tant que cadre d'orientation, l'IVL assurant une fonction charnière entre le programme directeur et le PST en tant que démarche conceptuelle intégrative.

La démarche de planification développée dans le cadre du PST vise une optimisation de la coordination entre le développement spatial, les restrictions environnementales et l'organisation future des réseaux de transports. Elle est conçue dans l'optique de réduire de manière préventive les conflits potentiels entre la planification des transports et l'environnement. Elle recherche activement la création de synergies entre les potentialités d'un aménagement du territoire durable et celles du futur système de transport; les différentes propositions seront évaluées compte tenu de leur complémentarité et en fonction de leur efficacité dans un contexte spatial (local, régional, national) à définir en fonction de l'envergure de la proposition.

Le plan sectoriel transport en voie d'élaboration s'inspire des orientations parlementaires en matière de développement durable, tout en soulignant que les dossiers «rapport intermédiaire sur le concept global de mobilité», stratégie «mobilité.lu» et «contribution du Ministère des Transports au hearing organisé les 30 et 31 janvier 2001 par la Commission de l'Environnement de la Chambre des Députés sur le plan de développement durable» serviront de référence. Le PST tient notamment compte de la mosaïque des projets en cours, tout en prévoyant de les réunir en un concept d'ensemble à moyen et à long terme.

Le rapport technique mporte les volets:

- le transport dans le contexte international
- le transport dans le contexte de la Grande Région
- le transport national.

Cette structure permettra, d'une part, de dégager les éléments issus des raccordements internationaux et régionaux ayant une incidence directe sur l'aménagement du territoire, l'occupation du sol et la définition des couloirs de transports sur le territoire national et

- d'autre part, de faire du PST un outil de la politique d'aménagement du territoire confiné dans sa substance au territoire national.

Le groupe de travail en charge du dossier a finalisé en 2003 les chapitres relatifs aux volets "transport dans le contexte international" et "transport dans le contexte de la Grande Région". La présentation du rapport technique final est prévue pour 2004.

5.7.2. L'IVL

L'importance de la mobilité et de la nécessité d'une approche globale, intégrée et coordonnée en la matière a été mise en évidence par la déclaration gouvernementale du 12 août 1999. Les défis sont énormes et complexes. Seule une approche interdisciplinaire et intégrative permettra d'assurer la cohérence entre les objectifs à atteindre, de maintenir une balance judicieuse entre les différentes mesures et d'aboutir finalement aux résultats escomptés, ceci aussi bien du point de vue des transports, de l'environnement que de l'aménagement du territoire.

La concrétisation d'une telle démarche a été prise en main par le groupe de travail interministériel « concept global sur la mobilité » qui s'est réuni la première fois en décembre 2000. Le groupe a compris les représentants des départements des Transports, de l'Intérieur, des Travaux Publics et de l'Environnement, ainsi que de l'Administration des Ponts & Chaussées, de la Cellule Modèle de Trafic et des CFL.

Les conclusions du concept global de mobilité ont abouti à l'idée d'élaborer un «Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept»(IVL), concept intégré de l'évolution future des transports dans le contexte de la politique du développement durable et de l'aménagement spatial du territoire. Cette approche se veut pragmatique et tient compte tout au long de son développement des projets et planifications en cours. Les mesures qui en découlent couvrent les différentes voies de transports terrestres (la route, le rail et les pistes cyclables).

Le concept IVL a établi 2 scénarios pour le développement du territoire («Einwohnerszenario », «Pendlerszenario») ainsi que deux scénarios pour le trafic («Verkehrsszenario IVL1 », «Verkehrsszenario IVL2 »).

Le « Pendlerszenario » correspond au développement esquissé dans la stratégie «mobilité.lu » et considère que l'actuelle augmentation du nombre de frontaliers perdure jusqu'à atteindre le nombre de 168.000 en 2020 (environ 100.000 en 2002).

Le « Einwohnerszenario » quant à lui comporte un objectif volontariste destiné à freiner cette croissance pour atteindre le nombre de 136.000 frontaliers en 2020. Il est clair que pour atteindre cet objectif, il faudra user des interventions politiques en matière de logement et d'autres mesures afin d'inciter les frontaliers à habiter au Luxembourg et non de navetter tous les jours à partir de leur domicile situé dans une des régions limitrophes.

Le scénario de trafic «IVL1 » reprend intégralement tous les projets de la stratégie « mobilité.lu » ainsi que les mesures douces qui y sont énumérées (centrale de mobilité, politique de stationnement).

Le scénario de trafic « IVL2 » ajoute 4 projets supplémentaires en faveur des transports publics.

-

Les travaux de l'étude IVL se sont trouvés en phase finale fin 2003 et seront finalisés en 2004.

5.8. La coopération transfrontalière

5.8.1 Les projets Interreg dans le domaine des transports

Dans le cadre du programme Interreg III-A, le projet nommé "Projet de recommandations en matière de mobilité dans le cadre de l'organisation des territoires transfrontaliers autour du PED", qui tient à répondre aux problèmes liés au flux des travailleurs transfrontaliers entre la Wallonie, la Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg, a été initié en 2003.

Ce projet vise à proposer des recommandations en matière de mobilité par une approche pragmatique et participative permettant d'harmoniser les planifications à travers une réflexion partagée des 3 pays et un engagement des acteurs pour améliorer les conditions de circulation, tout en rationalisant les équipements et l'organisation du territoire dans le contexte de déplacements frontaliers.

5.8.2 La coordination de la politique d'aménagement franco-luxembourgeoise

Un groupe de travail franco-luxembourgeois, dit « Belval » a été créé en 2003 et chargé de conduire une réflexion approfondie sur les modalités et les outils à mobiliser, ainsi que sur les moyens susceptibles d'être mis en œuvre en termes d'aménagement, de développement et d'équipements collectifs en relation avec le site industriel en reconversion de Belval-Ouest.

Le groupe de travail s'occupe notamment des modalités de réalisation du Park & Ride situé près de l'arrêt, du rond-point en territoire français, ainsi que des raccordements au site de Belval-Ouest.

Ainsi plusieurs réunions ont déjà eu lieu entre les instances françaises et les différents ministères luxembourgeois concernés.

5.9. 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 Ministre des Travaux Publics et de deux représentants du Ministre des Transports.

En matière de transports, la CMT a effectué notamment les prestations suivantes en 2003 :

- Mise en œuvre d'un nouveau modèle de transport actualisé et calibré à l'état 2003.
- Préparation de la mise en place d'un nouveau logiciel de simulation de transport nommé VISUM/VISSIM (PTV).
- Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL).
- Plan directeur sectoriel "Transports" (PST).
- Concept d'exploitation bus et train.

Tangente Ouest.