

Rapport d'activité 2004

Ministère des Transports

20 mars 2005

Sommaire

1. La Circulation Routière	page 1
1.1. Le bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 2004	page 1
1.2. La formation et l'éducation routières	page 10
1.3. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers	page 25
1.4. Les homologations automobiles et la certification	page 35
1.5. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière	page 41
2. Les Transports Terrestres	page 48
2.1. Les chemins de fer	page 48
2.2. Les transports publics	page 72
2.3. Les transports de l'éducation différenciée	page 77
2.4. Le fret routier	page 88
2.5. L'activité au niveau communautaire	page 97
3. L'Aviation civile	page 99
3.1. Le contexte international	page 99
3.2. La situation sur le plan national	page 100
3.3. Le domaine législatif	page 120
4. La Navigation Intérieure et les Affaires Maritimes	page 129
4.1. Activité législative	page 129
4.2. Activités internationales	page 129
4.3. Le Service de la Navigation	page 135
4.4. Le secteur maritime	page 146

5. La Stratégie et Planification	page 147
5.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable	page 147
5.2. La stratégie "mobilitéit.lu"	page 149
5.3. La mise en œuvre de la stratégie "mobilitéit.lu"	page 154
5.4. Le nouveau concept national pour le transport public par route	page 163
5.5. Le plan sectoriel « Transports » et l'IVL	page 163
5.6. La coopération transfrontalière	page 166
5.7. La Cellule Modèle de Transport	page 167
6. La politique communautaire en matière des transports	page 168
6.1. L'activité du Conseil « Transports »	page 168
6.2. La préparation de la Présidence luxembourgeoise du Conseil Transports de l'Union européenne au 1 ^{er} semestre 2005	page 170

1. La Circulation Routière

Le chapitre relatif à la Circulation Routière comporte le bilan des 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.

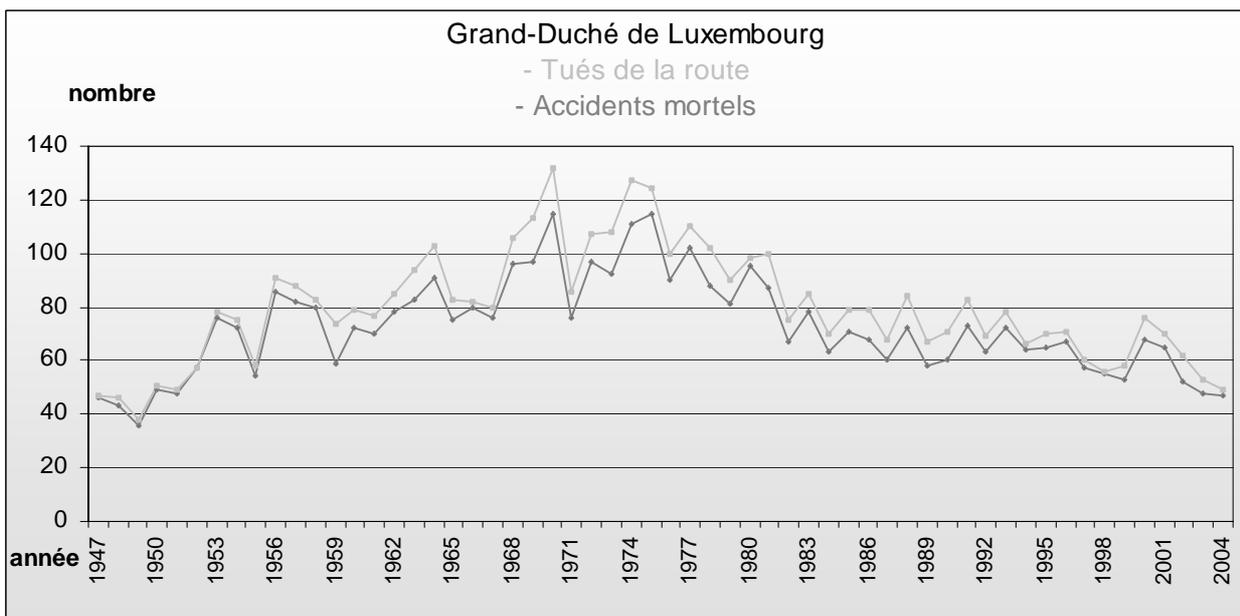
Dans cet ordre d'idées le chapitre traitera des aspects suivants:

- les accidents de la route en 2004 ;
- 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 2004

1.1.1. Les chiffres des accidents routiers en 2004

En 2004, 47 accidents mortels ont causé 49 morts, dont 10 motocyclistes et 1 cyclomotoriste; ces chiffres représentent un niveau qui a pour la dernière fois été atteint en 1950.



source police grand-ducale

L'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002, les mesures préventives pour lutter contre l'insécurité routière et le renforcement concomitant de la présence de la police grand-ducale sur les routes continuent à montrer leur effet bénéfique sur l'évolution des accidents mortels dont le nombre en 2004 a de nouveau régressé par rapport à 2003. Il échet toutefois de souligner que la causalité des accidents est une question complexe.

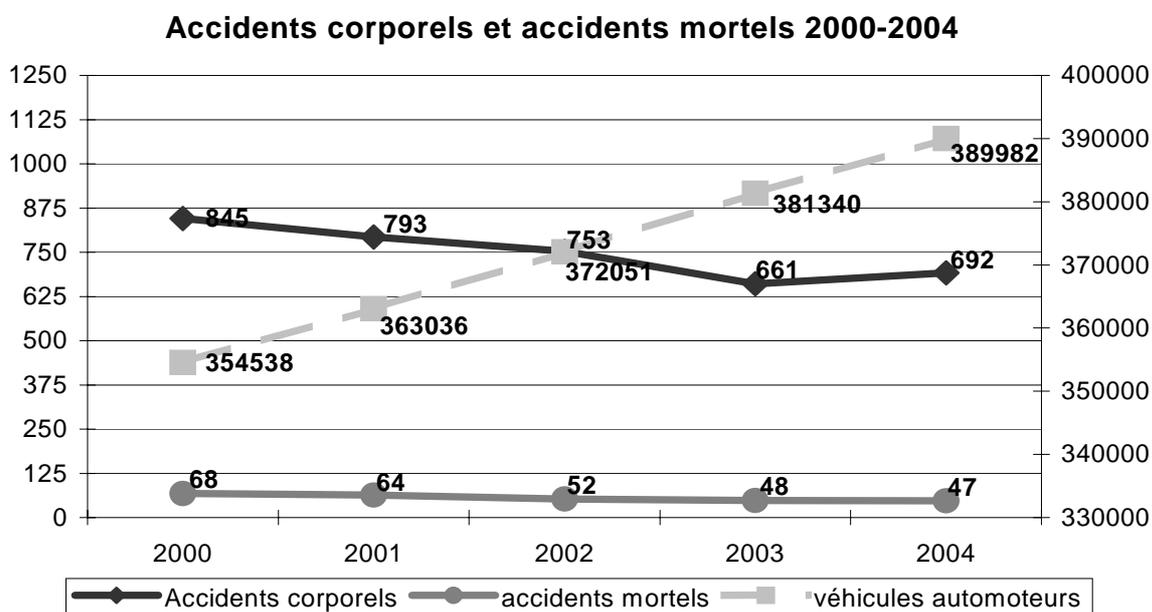
Le tableau suivant donne une vue d'ensemble sur l'évolution des accidents de 2000 à 2004.

	accidents au total	Δ	accidents corporels	Δ	Blessés graves ¹	blessés légers ²	accidents mortels	Δ	tués ³	Δ
2000	7.794	+ 20,7%	845	- 26,8%	329	948	68	+ 28,3%	76	+ 32,7%
2001	8.190	+ 5,1%	793	- 6,1%	328	857	64	- 7,2%	69	- 10,4%
2002	8.016	- 2,1%	753	- 5,0%	349	779	52	- 18,8%	62	-10,1%
2003	8.084	+ 0,8%	661	- 12,2%	315	734	48	- 7,7%	53	- 14,5%
2004	8.011	- 0,9%	692	+ 4,7%	238	841	47	- 2,1%	49	- 7,5%

Comparé à l'année 2003, le nombre d'accidents total recensés par les forces de l'ordre est en légère baisse tandis que le nombre des accidents corporels connaît, après une régression au cours des 4 années précédentes, une légère augmentation. Pour le nombre des accidents mortels, une nouvelle régression est à noter.

Malgré l'augmentation du nombre total des accidents de 7.794 en 2000 à 8011 en 2004, le nombre des victimes corporelles gravement atteintes (tués et blessés graves) a diminué de 405 en 2000 à 287 en 2004, soit une régression de 29,1 %.

Le graphique suivant reproduit l'évolution du nombre des accidents corporels et mortels de 2000 à 2004 par rapport au parc des véhicules automoteurs.



Le nombre des accidents aux conséquences graves a diminué (-29,1%) malgré une hausse parallèle du nombre des véhicules immatriculés (+10,0%).

¹ blessés graves – hospitalisés pendant au moins 24 heures

² blessés légers – ne nécessitant que des soins sur place ou une hospitalisation de moins de 24 heures

³ tués – décédés dans les 30 jours après l'accident

Surtout pour ce qui est des tués et des blessés graves, les chiffres de l'année 2004 sont encourageants par rapport à 2003.

	2003			2004			Δ 03/04 %
	1 ^{er} semestre	2 ^e semestre	<i>total</i>	1 ^{er} semestre	2 ^e semestre	<i>total</i>	
Accidents au total	3.932	4.152	8.084	3.912	4.099	8.011	- 0,9
Accidents corporels	335	326	661	350	342	692	+ 4,7
Accidents mortels	25	23	48	28	19	47	- 2,1
Tués	29	24	53	29	20	49	- 7,5
Blessés légers	406	328	734	397	444	841	+ 14,6
Blessés graves	153	162	315	119	119	238	- 24,4
Tués + blessés graves	182	186	368	148	139	287	- 22,0

Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse, après une augmentation en 2003, une faible régression de 0,9 % pour s'établir à 8.011.

Le nombre des accidents corporels connaît une légère augmentation de 4,7 % et passe de 661 en 2003 à 692 en 2004.

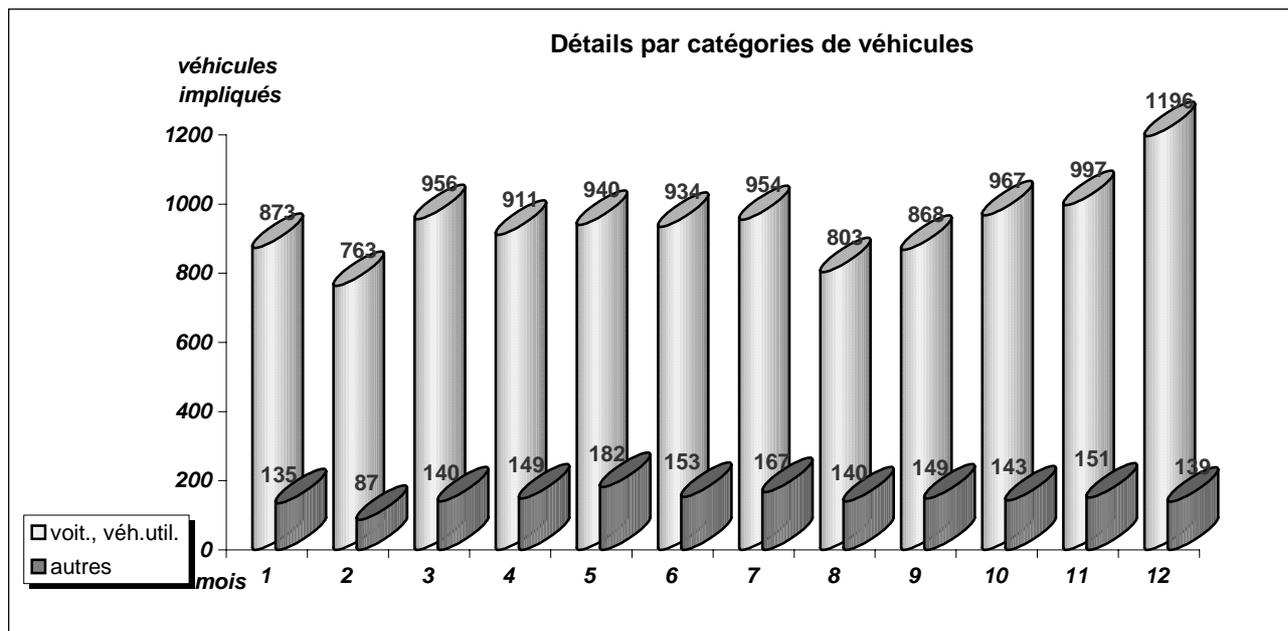
Le nombre des blessés légers, après une baisse consécutive pendant les 2 années précédentes, augmente de 14,6% (107 unités) tandis que le nombre des blessés graves diminue considérablement (-24,4% ou -77 unités).

Le nombre des accidents mortels diminue d'une unité de 48 en 2003 à 47 en 2004.

Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans un accident de la route, leur nombre a diminué de 53 en 2003 à 49 en 2004 (-7,5%). Ces chiffres sont les moins élevés depuis 1950.

En 2004, 21,9 accidents routiers ont eu lieu par jour (en 2003: 22,1 accidents/jour) et toutes les 8 heures une personne a été blessée dans un accident routier (soit 3 blessés/jour contre 2,9 blessés/jour en 2003).

Le détail par catégories des véhicules impliqués dans les accidents en 2004 se présente comme suit:



Les accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés constituent une fois de plus un des aspects négatifs du bilan des accidents:

- 118 motocyclistes ont été blessés, représentant 10,9 % du nombre total des blessés (en 2003: 132 représentant 12,6%);
- dans 11 accidents mortels, 11 personnes ont laissé leur vie dont un passager de cyclomoteur;
- la moyenne d'âge des victimes était de 33 ans.

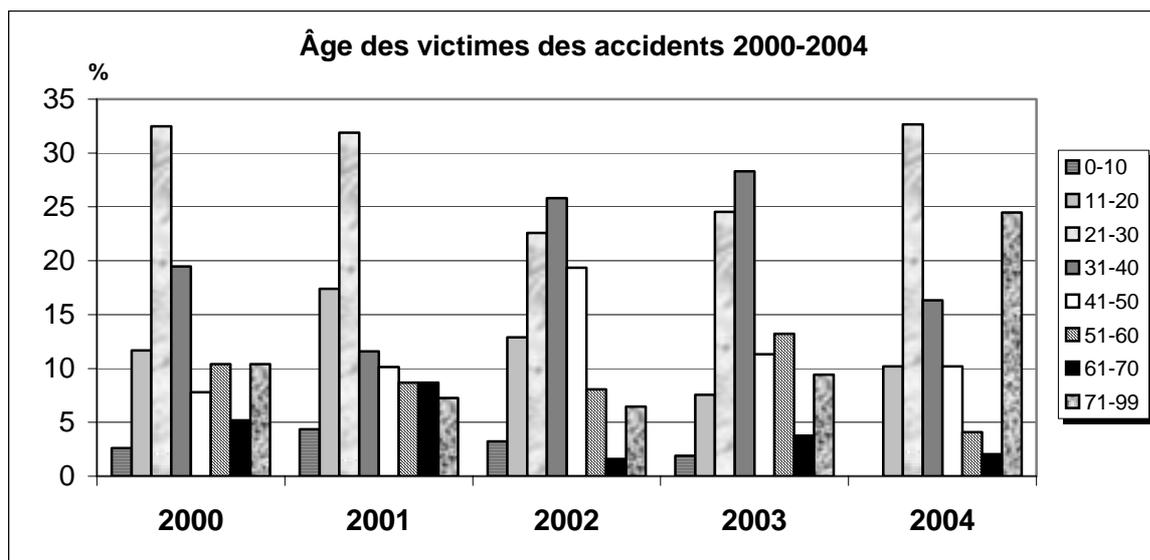
1.1.2. L'analyse des accidents mortels

Dans la région européenne, les enquêtes de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) révèlent que 350 personnes sont tuées chaque jour dans des accidents de la circulation routière.

En 2004, la France a perdu 8,75 personnes sur 100.000 habitants dans des accidents routiers avec une baisse de 9,0% des tués par rapport à l'année 2003. En Allemagne le nombre des tués était de 7 sur 100.000 habitants et le nombre des tués a régressé de 3,4% par rapport à l'année précédente.

Au Luxembourg, il y a eu 10,9 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 ne s'établirait en 2004 qu'à 8,9 sur 100.000 habitants.

- *L'âge et la ventilation des victimes (tués)*

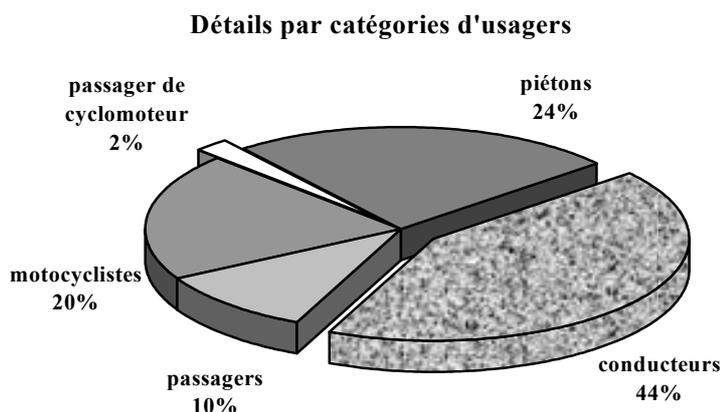


Un autre aspect négatif du bilan des accidents de l'année 2004 est l'hécatombe des personnes âgées de plus de 70 ans. Elles représentent 24,5 % (12 tués) du nombre total des victimes.

Par ailleurs, tout comme au cours des années précédentes, presque 2/3 des personnes ayant trouvé la mort sur les routes avaient moins de 40 ans; 10 tués (11*), soit $\pm 1/5$, avaient moins de 25 ans et 19 tués (22*) étaient âgés entre 25 et 40 ans.

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

- 21 (23*) conducteurs de véhicules à 4 roues
- 9* passagers de véhicules à 4 roues
- 5
- 10 (13*) motocyclistes
- 1 (0*) passager de cyclomoteur
- 0 (0) cycliste
- 12 (7*) piétons



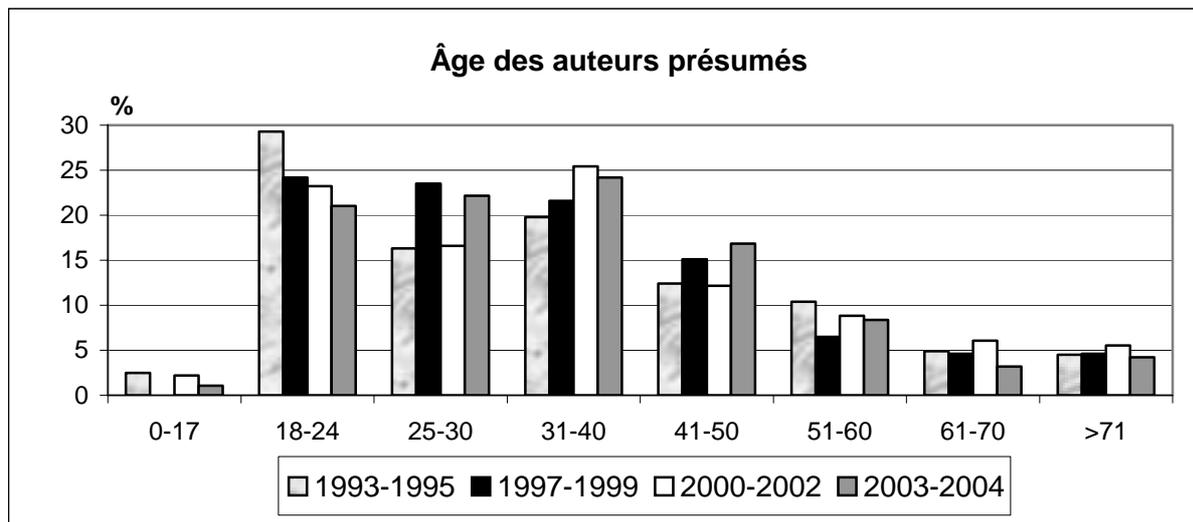
12 piétons ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2004; 3/4 de ces victimes étaient âgées de plus de 70 ans, la moyenne d'âge étant de 62,5 ans. Les piétons continuent à compter parmi les catégories les plus vulnérables des usagers de la route et ceci malgré les nombreux efforts déployés en matière d'infrastructures routières destinées à réduire la vitesse dans les traversées des localités et à apaiser la circulation notamment dans les quartiers résidentiels et les aires commerçantes des

* valeurs en 2003

agglomérations. Dans au moins 1 des 11 accidents mortels, le piéton semble lui-même avoir été responsable de l'accident.

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

Depuis quelques années, la tranche d'âge des 18 à 24 ans représente une part de moins en moins importante parmi les auteurs des accidents mortels. Par rapport à la période 2000-2002, la part des auteurs présumés âgés de 25 à 30 ans a de nouveau augmentée pour la période 2003-2004. Un phénomène analogue, mais moins prononcé, est noté pour la tranche d'âge des 41 à 50 ans.



Parmi les responsables présumés des accidents mortels, il y a 34 conducteurs de voitures, 3 conducteurs de poids lourds, 8 motocyclistes, 1 cyclomotoriste et 1 piéton. Dans 27 des 47 accidents mortels, l'auteur présumé a lui-même été tué.

Le tableau ci-contre donne un aperçu sur le lieu de résidence et la nationalité des auteurs présumés des accidents mortels :

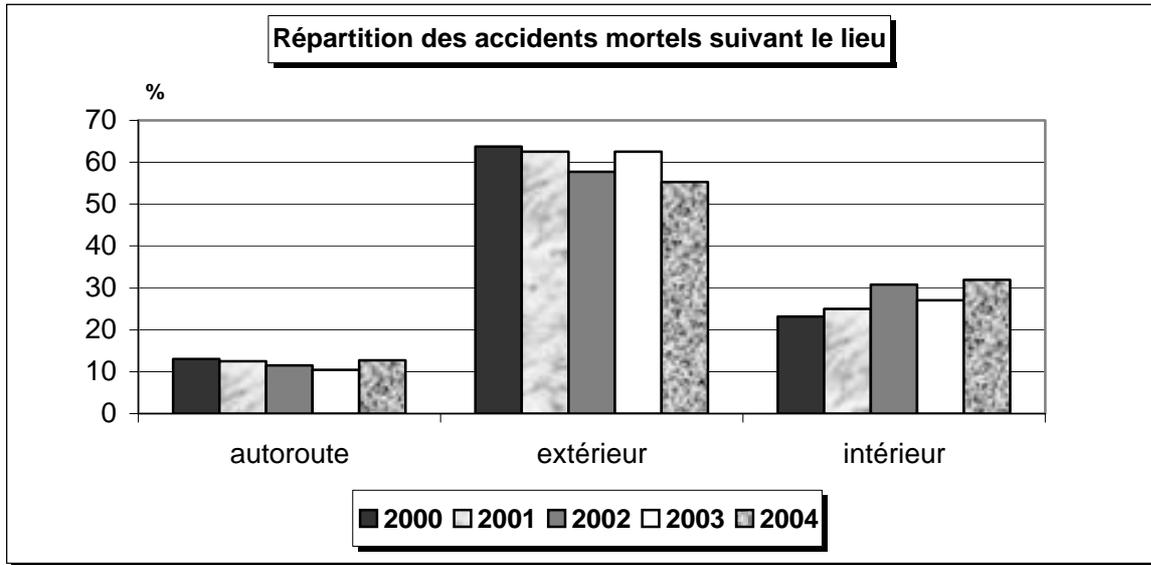
Nationalité	Etrangers de passage	Frontaliers	Résidents au Luxembourg
L	sans objet	sans objet	20
F	0	0	2
B	0	3	1
D	2	1	0
P	0	sans objet	6
I	0	sans objet	3
NL	3	sans objet	0
autres	2	sans objet	4
Total	7 (=14,9%)	4 (=8,5%)	36 (=55,3%)

Presque 1/4 (23,4%) des accidents mortels a été causé par des conducteurs ne résidant pas au Luxembourg, dont 8,5% de frontaliers et 14,9% 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 23.166 avertissements ayant entraîné un retrait de points infligés par la Police grand-ducale en 2004, 5.957 personnes (25,7 %) résidaient à l'étranger.

Reste à signaler à cet égard que depuis avril 2004, les coordonnées des contrevenants non résidents ayant fait l'objet d'une infraction dans le cadre du permis à points sont communiquées systématiquement aux autorités de leur pays de résidence normale.

- *La répartition suivant le lieu de l' accident*

6 (7*) accidents mortels avec 7 (6*) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 26 (30*) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 27 (34*) morts, et 15 (13*) accidents mortels avec 15 (13*) tués sont survenus en agglomération.

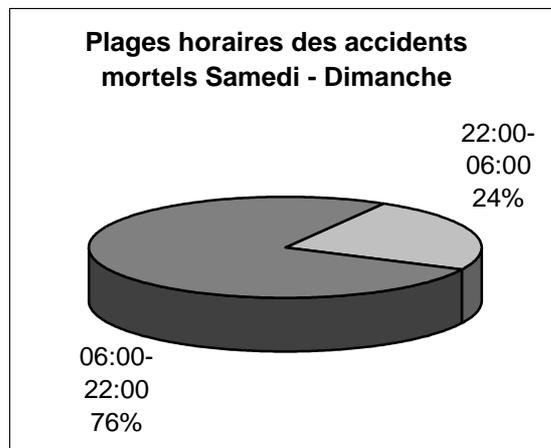
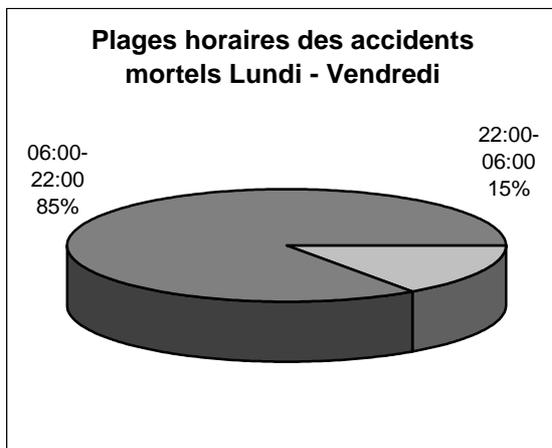


Le graphique ci-dessus illustre qu'après quatre ans de régression, la part des accidents mortels sur les autoroutes a augmenté (+2,4%). Une augmentation (+4,8%) peut également être notée pour les accidents mortels survenus à l'intérieur des agglomérations tandis que la part des accidents mortels en rase campagne connaît une baisse (-7,2%) par rapport à 2003.

- *La répartition dans le temps*

38 (33*) accidents mortels, soit 80,9%, sont survenus de jour (06.00 – 22.00), 9 (15*) ou 19,1% 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, tandis que celles de la “nuit” seulement sur 8 heures, soulignent l'accidentologie accrue par temps d'obscurité.

Du lundi au vendredi, 22 (24*) accidents mortels (85%) sont survenus de jour, tandis que 4 (9*) accidents ont eu lieu la nuit (15%).

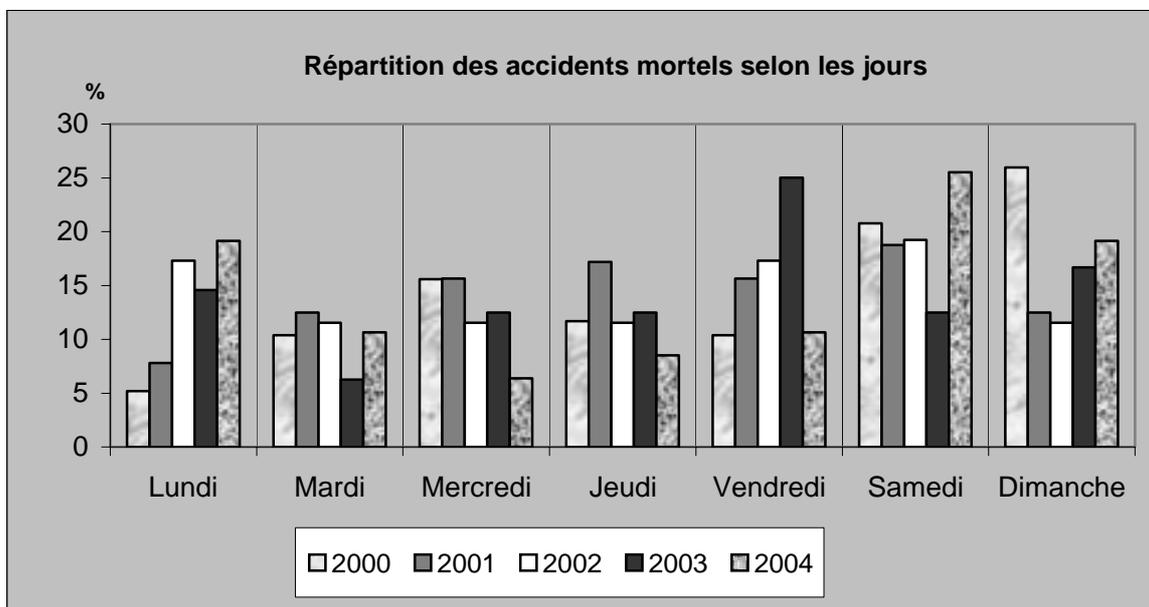


En fin de semaine (samedi et dimanche) 16 (9*) accidents mortels ont eu lieu de jour (entre 6.00h et 22.00h) et 5 (6*) ont eu lieu dans la plage horaire de 22.00h à 06.00h.

* valeurs en 2003

Au cours de la semaine (lundi au vendredi) il y a eu dans les plages horaires de 06.00h à 09.00h et de 16.00h à 19.00h (= heures de pointe, trafic professionnel), 13 (12*) accidents mortels contre 9 (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 inversion de la situation des accidents mortels survenus le vendredi (-14,4%) et le samedi (+13,0%) par rapport à l'année 2003. La recrudescence des accidents mortels le dimanche continue encore en 2004. Une augmentation des accidents mortels est également notée en début de semaine (lundi, mardi) tandis qu'en milieu de semaine (mercredi et jeudi), les indicateurs sont à la baisse.

En 2004, plus de 1/4 (12) des accidents mortels ont eu lieu le samedi, 9 le dimanche et le lundi. 10 accidents mortels se répartissent à égalité sur le mardi et le vendredi. Les 7 accidents mortels restants ont eu lieu le mercredi et le jeudi avec 3 respectivement 4 accidents mortels.

- *Conditions météorologiques*

En 2004, 13 (11*) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée humide et 30 (31*) sont survenus par temps sec. 2 accidents mortels (3*) ont eu lieu par temps de pluie et le même nombre d'accidents mortels a été noté sur une chaussée verglacée.

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 2004, à l'instar de 2003, presque 1/3 des accidents mortels est survenu sur chaussée mouillée ou par temps de pluie, 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.

* valeurs de 2003

- *Les causes présumées des accidents mortels*

	2000	2001	2002	2003	2004
vitesse	25	25	23	21	19
alcool+vitesse	6	3	4	1	3
alcool	3	2	1	2	4
drogues	2	2	1	0	0
inattention, fatigue, priorité	12	20	8	8	7
dépassement	7	3	0	5	4
aquaplaning	3	1	4	4	2
contresens	1	2	4	0	0
malaise	2	0	1	0	1
autre	1	1	5	1	1
	7	5	1	6	6

Le tableau ci-avant montre que la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs des accidents mortels. En 2004, 19 des 47 accidents doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. A côté de l'alcool au volant et de l'alcool en association avec la vitesse (7 accidents), il y a lieu de signaler que l'inattention et la fatigue sont à l'origine de presque 15% des accidents mortels (7 accidents). Dans 4 accidents mortels, la priorité n'a pas été respectée. Les fautes de dépassement (2), un malaise préalable du conducteur (1) et un conducteur roulant en contresens (1) sur l'autoroute ont été d'autres causes d'accidents mortels en 2004.

- *La ceinture de sécurité*

En juin 2003, le Ministère des Transports avait mené une enquête sur le port de la ceinture de sécurité. Les résultats de cette enquête ont révélé qu'en général, 88% des conducteurs et 84% des passagers avant portent la ceinture mais seulement 72% des passagers ayant pris place à l'arrière.

Le tableau suivant donne un aperçu du port de la ceinture de sécurité dans les accidents mortels de 2000 à 2004.

	Tués soumis au port obligatoire de la ceinture de sécurité	Accidents mortels	Ceinture portée	%	Ceinture non portée	%	défaut d'information
2000	55	48	25	45,4	24	43,6	6
2001	51	47	29	56,9	18	35,3	4
2002	55	45	24	43,6	30	54,5	1
2003	32	29	20	62,5	11	34,4	1
2004	26	25	17	65,4	9	34,6	0

En 2004, parmi les 9 des 26 tués dans 25 accidents mortels et qui auraient dû porter la ceinture de sécurité, on compte 8 conducteurs et un passager avant. En 2003, 11 (9 conducteurs et 2 passagers avant) parmi les 32 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 2004 confirme que les jeunes jusqu'à l'âge de 24 ans sont sur-représentés dans les accidents de la circulation. Parmi les 49 (53 en 2003) personnes tuées sur nos routes en 2004, 10 (11 en 2003) avaient moins de 25 ans (20,4 %). 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 permis de conduire.

Cette préoccupation, et le constat que l'éducation routière a été largement absente de l'enseignement post-primaire, était à l'origine du programme d'éducation routière « Mobilité et Sécurité sur la route » lancé au cours de l'année scolaire 2001/2002, sous forme de projet-pilote, par 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.

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.

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 fait que ledit programme fait depuis 2003 partie intégrante des programmes scolaires des classes visées de l'enseignement secondaire classique et technique.

Au cours de l'année 2004, le programme « Mobilité et Sécurité sur la route » fut complété par un site internet (<http://www.msrl.lu/>) permettant ainsi la diffusion à grande échelle des messages de prévention routière à l'adresse du public cible.

1.2.1 La gestion administrative du permis de conduire

Après une période d'adaptation suite au transfert des activités administratives en relation avec le permis de conduire du Ministère des Transports vers la Société Nationale de Contrôle Technique en septembre 2002, le Service des permis de conduire de la SNCT a atteint son rythme de croisière en 2004. Par ailleurs, la gestion des examens théoriques et pratiques pour le permis relève également de sa compétence, tout comme la gestion et la délivrance des certificats de formation pour le transport de marchandises dangereuses (ADR), en étroite collaboration avec les services de la Chambre de Commerce du Luxembourg.

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

Le nombre des demandes en première obtention d'un permis de conduire ainsi que celui des demandes d'extension à une autre catégorie s'élève à 10.027 en 2004, par rapport à 8.439 en 2003, soit un surplus de 1.588 unités (18,8%).

Le tableau ci-après donne un aperçu de l'évolution par catégorie de ces demandes au cours des 5 dernières années.

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

Catégorie	2000	2001	2002	2003	2004
A3	452	437	476	467	566
A1	47	48	56	48	82
A	781	878	965	1016	860
B	6301	6503	6709	5635	6834
B+E	327	363	370	365	496
C1	0	0	0	0	1
C	122	124	151	145	187
C+E	375	379	474	309	491
D1	0	0	0	1	0
D	200	249	294	323	376
D+E	6	10	16	12	6
F	148	127	137	118	128
TOTAL	8759	9118	9648	8439	10.027

1.2.1.2 Les opérations administratives en 2004 suivant leur nature et par catégorie de permis de conduire

Le Service des permis de conduire de la SNCT procède en outre au renouvellement des permis de conduire venus à échéance, à la transcription des permis des ressortissants d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen résidant au Luxembourg ainsi qu'à l'émission de duplicata de permis de conduire suite à un vol, à la perte ou à la destruction du document.

La répartition de ces opérations se présente comme suit:

	1er Permis	Extension	Renouv.	Transc.	Double	Total
Catégorie A1	72	10	3	149	25	259
Catégorie A	8	852	1608	359	236	3063
Catégorie B	6146	688	20295	1309	2753	31191
Catégorie BE	5	5	3	61	2	76
Catégorie C1	0	1	0	8	1	10
Catégorie C	0	187	70	30	1	288
Catégorie CE	1	382	60	4	5	452
Catégorie D1	0	0	1	0	0	1
Catégorie D	0	376	24	4	1	405
Catégorie DE	0	6	1	0	0	7
Catégorie EB	0	486	7	9	1	503
Catégorie EC	0	103	14	5	0	122
Catégorie ED	0	5	0	0	0	5
Catégorie A3	560	6	328	21	157	1072
Catégorie F	124	4	67	2	6	203
Total	6916	3111	22481	1961	3188	37657

Le nombre de ces opérations ne cesse d'accroître, même si cette tendance avait été temporairement renversée en 2003 avec une régression de 3,38 %. Pour 2004, il échet de noter une augmentation de 8,27% par rapport à l'année 2003.

Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nombre	31535	33469	33738	35998	34780	37657

1.2.1.3 Les enregistrements de permis de conduire émis par un Etat membre de l'EEE

Le nombre des demandes d'enregistrement des permis de conduire des ressortissants provenant d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen et résidant au Luxembourg est également en croissance. Les intéressés optent pour l'enregistrement de leur permis de conduire dans un but préventif afin de faciliter un éventuel remplacement du permis émis par une autorité étrangère par un permis de conduire luxembourgeois en cas de vol, de perte ou de destruction.

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

Année	2000	2001	2002	2003	2004
Nombre	1917	1913	1861	1913	2016

L'élargissement de l'Union européenne par l'adhésion de 10 nouveaux Etats membres en date du 1^{er} mai 2004 semble être à l'origine de l'augmentation de 5,38 % des demandes d'enregistrement.

1.2.1.4 Les examens théoriques

Sur un total de 12.754 examens passés en 2004, c. à d. en moyenne 1.063 examens par mois, 6.726 examens ou 52,7 % ont été réussis. Le tableau ci-après donne un aperçu trimestriel des examens théoriques.

	1er trimestre	2ème trimestre	3ème trimestre	4ème trimestre	TOTAL	Total %
Réussites	1533	1726	1836	1631	6726	52,7 %
Échoués	1313	1609	1717	1389	6028	47,3 %
Total annuel					12754	100 %

1.2.1.5 Les examens pratiques

Au cours de l'année 2004, 12.594 examens pratiques, toutes catégories confondues, ont été effectués.

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

Age	Total	Total %	Admis	Recalés	Recalés %	Absents
< 18	203	2 %	145	53	26 %	5
18 – 21	6462	51 %	4010	2347	36 %	105
21 – 25	1514	12 %	789	687	45 %	38
25 – 30	1376	11 %	656	677	49 %	43
30 – 35	1156	9 %	488	631	55 %	37
35 – 45	1490	12 %	564	888	60 %	38
> 45	393	3 %	158	218	55 %	17
Total	12594	100 %	6810	5501	44 %	283

Par rapport à l'année 2003, une baisse de 16,8 % du total des examens pratiques est à noter.

Quant au taux de réussite moyen, il y a lieu de noter une légère augmentation à 56% par rapport à 50% pour les années 2002 et 2003.

1.2.1.6 La conduite accompagnée

En 2004, le nombre de candidats au permis de conduire sous le régime de la conduite accompagnée a baissé de 5% par rapport à 2003. Cette tendance est confirmée par une diminution de 2,5 % des demandes de changement de régime d'apprentissage par rapport à l'année passée.

La diminution générale de 16,8 % du nombre total des examens pratiques peut être à l'origine de cette évolution.

Année 2003	Nombre de demandes	Changement de régime	Année 2004	Nombre de demandes	Changement de régime
Janvier	113	14	Janvier	116	21
Février	135	12	Février	100	13
Mars	122	8	Mars	116	14
Avril	133	11	Avril	93	8
Mai	127	11	Mai	123	17
Juin	103	7	Juin	110	11
Juillet	154	20	Juillet	85	3
Août	110	14	Août	128	29
Septembre	137	15	Septembre	150	14
Octobre	117	12	Octobre	151	15
Novembre	100	22	Novembre	114	10
Décembre	92	15	Décembre	92	2
Total	1443	161		1378	157

Le tableau ci-dessous reprend les résultats des examens pratiques sous le régime de la conduite accompagnée. La comparaison des données des années 2003 et 2004 montre que le taux de réussite est nettement plus élevé pour l'année 2004.

		Réussis		Echoués		Refusés	
		2003	2004	2003	2004	2003	2004
Janvier	1 ^{er} essai	65	75	30	25	2	6
	2 ^{ème} essai	5	0	4	2	0	2
Février	1 ^{er} essai	51	59	19	18	0	0
	2 ^{ème} essai	4	3	1	2	2	0
Mars	1 ^{er} essai	60	74	23	31	0	2
	2 ^{ème} essai	2	3	2	3	0	0
Avril	1 ^{er} essai	67	73	24	35	0	0
	2 ^{ème} essai	5	1	2	4	0	0
Mai	1 ^{er} essai	80	77	21	19	1	2
	2 ^{ème} essai	2	1	3	1	0	0
Juin	1 ^{er} essai	66	82	19	32	0	1
	2 ^{ème} essai	5	1	2	4	0	0
Juillet	1 ^{er} essai	95	85	31	21	0	1
	2 ^{ème} essai	2	3	1	3	1	2
Août	1 ^{er} essai	67	79	12	37	0	2
	2 ^{ème} essai	2	2	2	1	0	0
Septembre	1 ^{er} essai	65	90	24	19	2	3
	2 ^{ème} essai	1	1	2	1	1	0
Octobre	1 ^{er} essai	90	94	33	32	0	4
	2 ^{ème} essai	5	2	3	0	0	1
Novembre	1 ^{er} essai	68	86	24	21	0	1
	2 ^{ème} essai	2	3	2	1	0	1
Décembre	1 ^{er} essai	58	83	14	19	0	1
	2 ^{ème} essai	1	0	5	1	0	0
Total	1 ^{er} essai	832	957	274	309	5	23
	2 ^{ème} essai	36	20	29	23	4	6

1.2.1.7 Les certificats de formation ADR

En 2004, le Service des permis de conduire de la SNCT a délivré 143 nouveaux certificats ADR et a procédé au renouvellement de 307 certificats venus à échéance.

Année	1 ^{ère} délivrance	Renouvellement
2003	102	111
2004	143	307

Des augmentations considérables de respectivement 40 % (première délivrance) et 177 % (renouvellement) témoignent d'un grand intérêt pour ce genre d'activité.

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 ci-dessous donne une vue d'ensemble de l'évolution au cours des 7 dernières années.

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire.

A n n é e	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Séances	154	152	163	152	174	138	138
Personnes convoquées	598	533	483	610	698	528	531
Dont stagiaires	140	120	81	136	140	100	81
Retraits du permis de conduire	78	97	76	99	112	115	127
Dont stagiaires	14	11	7	14	21	17	16
Suspensions du droit de conduire	0	0	0	0	0	2	0
Refus de délivrance / renouvellement	18	27	14	22	17	16	29
Restrictions du droit de conduire	155	140	202	218	221	131	130
Restitutions intégrales du permis	10	17	34	23	42	67	90
Restitutions partielles du permis	58	81	54	71	61	39	49
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	86	71	42	45	44	33	29
6 mois	7	2	1	2	4	1	1
9 mois	4	0	1	0	0	0	0
12 mois	31	17	14	20	13	10	12
15 mois	5	0	0	2	4	2	0
18 mois	16	15	8	13	10	7	2
24 mois	23	37	18	8	13	13	14

Les chiffres précités font apparaître une certaine constance au cours des 7 dernières années, sauf en ce qui concerne les retraits de permis de conduire par la voie administrative, dont la tendance demeure croissante, tout comme la restitution intégrale des permis de conduire.

Par contre, au niveau des prorogations de la période de stage, la tendance va dans le sens inverse.

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 des mesures administratives à des grâces grand-ducales auxquelles le Ministre des Transports se rallie régulièrement.

Les restitutions partielles ainsi que les restrictions partielles du permis de conduire 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 les trajets domicile-lieu de travail, les trajets professionnels ou similaires, dans l'optique de donner une chance de réinsertion professionnelle à des personnes qui montrent qu'ils ont amendé leur comportement.

Il va sans dire que le service du contentieux administratif surveille de près ces cas particuliers par le biais d'enquêtes de contrôle effectuées régulièrement par la police grand-ducale. Tel est également le cas en matière de restitutions intégrales du permis de conduire.

Le nombre de dossiers avisés par la Commission spéciale des permis de conduire en 2004 s'élève à 1.363 contre 1.354 pour l'année précédente.

Les dossiers révélant des problèmes de drogue et d'alcool ne cessent d'augmenter. Très souvent ils sont transférés à la Commission médicale en vue d'obtenir un avis complémentaire. Dès lors la Commission médicale en assure le suivi.

Le nombre total d'arrêtés ministériels pris sur base d'un avis de la Commission spéciale des permis de conduire s'élève à 425. Outre les 531 avis rédigés pour les personnes qui ont été convoquées devant la Commission spéciale, il convient d'y rajouter 116 avis pris sur base du dossier, ayant une incidence favorable sur le permis de conduire des intéressés et ne nécessitant pas leur comparution devant la Commission spéciale.

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, 3234 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 et à 3.586 pour 2003. Les chiffres pour 2004 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 d'effet de l'interdiction de conduire.

Enfin pour être complet, il importe de savoir que le service contentieux fait procéder à plus de 1.000 enquêtes par an, effectuées par la Police grand-ducale par l'intermédiaire de Monsieur le Procureur Général d'Etat. Ces enquêtes ont lieu soit en vue de la prise d'une mesure administrative soit dans le contexte d'un contrôle nécessaire pour évaluer le comportement de chauffeurs aux antécédents négatifs.

Par ailleurs, le service contentieux adresse annuellement environ 300 avertissements écrits à des conducteurs stagiaires ou autres, afin d'attirer leur attention sur le comportement négatif en matière de circulation routière.

1.2.2.2 La Commission médicale

Le nombre des dossiers traités par la Commission médicale continue d'augmenter de façon significative depuis 1999.

Ainsi, pour l'année 2004 près de 1.100 personnes ont été convoquées lors de 252 séances, et plus de 6.300 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, l'examineur en chef a procédé à 116 examens de contrôle pratiques, afin d'évaluer 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 d'ordre à justifier la délivrance d'une carte de stationnement.

Le tableau ci-contre donne un aperçu des activités au cours des quatre dernières années.

Activités de la Commission médicale

Statistiques générales	2001	2002	2003	2004
Nombre de séances	246	262	238	252
Nombre de personnes convoquées	1.153	1.199	1.004	1.099
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	2.456	2.969	3.057	3.012
Dossiers soumis à la Commission médicale				
Nombre total de dossiers	6.147	5.259	5.634	6.329
Dont première obtention d'un permis	259	242	193	189
Extension de catégorie du permis	78	75	74	27
Transcription d'un permis	31	42	17	16
Renouvellement d'un permis	2.778	2.654	2.732	2.946
Dispense du port de la ceinture de sécurité	23	13	12	16
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc)	155	72	85	71
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	735	651	823	1.211
Réexamens périodiques	2.038	1.470	1.678	1.793
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	50	40	20	60
Dossiers avisés par la Commission médicale				
Notés pour réexamen périodique	3.020	2.463	2.359	2.717
Classés	2.765	2.483	2.756	2.758
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	160	236	180	239
Dont renonciation volontaire de la part du titulaire	76	99	103	136
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	55	39	37	46
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	107	135	70	107
Restriction quant à l'usage du permis (p.ex. trajets particuliers, ...)	19	15	13	11
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagement particulier du véhicule	2	6	0	2

Deux chiffres se démarquent des années précédentes :

Le nombre total des dossiers, en progression de 12% et le nombre de dossiers cartes de stationnement pour personnes handicapées qui passe de 823 en 2003 à 1.211 unités, soit une progression de 50%.

En ce qui concerne le nombre de retraits proposés par la Commission médicale, il faut y inclure les dossiers de personnes souffrant d'éthylisme ou présentant une dépendance vis-à-vis de drogues, dossiers qui ont été transférés à la Commission médicale par la Commission spéciale, le volet médical prenant le dessus dans pareils cas de figure.

1.2.2.3 Les cartes de stationnement pour « handicapés »

Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, a pu au cours de l'année 2004 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.

Le tableau ci-après donne un aperçu de l'évolution des dossiers traités au cours des quatre dernières années.

	2001	2002	2003	2004
Nombre de demandes dont	1.469	1.736	1.335	1.558
Nouvelles demandes	776	827	727	986
En renouvellement	690	899	593	538
Duplicata	3	10	15	34
Refus	327	548	284	251
Convocations au contrôle médical	98	107	105	77
Total des cartes en circulation * au 31 décembre 2004 :	4.624	4.474	4.642	5.006
Total des cartes « Institutions »	25	12	24	31

* Ces chiffres sont donnés à titre indicatif.

Les nouvelles demandes en obtention de cartes en 2004 ont connu une croissance de 36% par rapport à 2003. Cette augmentation est principalement due au fait que l'Administration communale de Luxembourg a cessé avec effet au 31 décembre 2003 de délivrer des cartes similaires limitées au territoire de la Ville de Luxembourg.

1.2.2.4 Le permis à points

Pendant la période du 1 janvier 2004 au 31 décembre 2004, **50.509** points ont été retirés à **20.544** conducteurs.

Au courant de l'année 2004, **38.323** points ont été retirés suite à l'établissement de **21.473** avertissements taxés par les forces de l'ordre.

Parmi les **18.147** personnes qui ont fait l'objet d'un **avertissement taxé**, **7.059 (38,9%)** sont titulaires d'un **permis de conduire étranger**, résidents et non-résidents confondus ; **11.135 (61,36%)** personnes sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

Dans ce même intervalle, **12.184** points ont été retirés à **3.133** personnes, suite à **3.354** condamnations prononcées par les tribunaux luxembourgeois, dont :

- alcool	5.842 points (47,95%)
- défaut d'assurance	954 points (7,83%)
- vitesse	2.442 points (20,00%)
- délit de fuite	860 points (7,05%)
- autres	2.086 points (17,12%)

Le capital de points

La situation des **36.337** personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 a évolué comme suit :

Situation 31/12/04	Situation 31/12/03			
Total : 36.337	Total : 15.793			
10	3	personnes détiennent	12 points	(Suite aux cours de formation auxquels 11 personnes ont déjà participé)
6.424	2.993	personnes détiennent	11 points	
22.917	10.706	personnes détiennent	10 points	
1.817	769	personnes détiennent	9 points	
3.487	1.012	personnes détiennent	8 points	
448	99	personnes détiennent	7 points	
543	90	personnes détiennent	6 points	
95	17	personnes détiennent	5 points	
424	94	personnes détiennent	4 points	
40	4	personnes détiennent	3 points	
47	3	personnes détiennent	2 points	
11	1	personnes détiennent	1 point	
74	2	personnes détiennent	0 points	Suspension du permis de conduire 12 mois !

Pendant la période du 1 janvier 2004 au 31 décembre 2004, **72** personnes ont épuisé leur capital de 12 points !

Les récidivistes

Le nombre des récidivistes a évolué comme suit :

Nombre de récidivistes au 31/12/2004	Nombre de récidivistes au 31/12/2003	Retrait de points encourus
3.439	764	à 2 reprises
518	71	à 3 reprises
96	8	à 4 reprises
36	1	à 5 reprises

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé ou un jugement au courant de l'année 2004, **8.011** sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, ce qui équivaut à **39,0%** du nombre total de personnes concernées. Ce chiffre est resté stable par rapport à l'année 2003.

Dont France :	2.533
Dont Belgique :	2.418
Dont Allemagne	1.578
Dont Portugal :	687
Dont Italie :	139
<i>Dont Pays-Bas :</i>	<i>189</i>
Dont Grande-Bretagne	89
Dont Espagne :	28
Dont Suède :	24
Dont Autriche :	26
Dont Irlande :	6
Dont Danemark :	24
Dont Grèce :	13
Dont Etats-Unis D'Amérique :	29
Dont Pologne :	31
Dont Yougoslavie :	22
Dont Roumanie :	5
Dont Suisse :	18
Dont Lituanie :	5
Dont Rus :	3
Autres :	144
 Nombre total :	 8.011

1.2.3 La formation des chauffeurs professionnels

Par convention du 10 janvier 2001 entre, d'une part, la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) et, d'autre part, le Ministre de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports et le Ministre des Transports la FLEAA s'est engagée à investir 0,2 % du chiffre d'affaires sur les prestations RGTR à la formation professionnelle continue de leurs chauffeurs.

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

La participation active à cette formation donne droit à un certificat de fréquentation établi par le CNFPC. Depuis son introduction, 750 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 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.

1.2.4 La coopération du Centre de Formation pour Conducteurs

Le Centre de Formation pour Conducteurs a accueilli, depuis son ouverture le 12 juin 1996, 46.328 conducteurs et conductrices en formation complémentaire obligatoire et 22.592 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement facultatif.

En 2004, les cours de formation se sont repartis comme suit:

Catégorie A	697	-	1 %
Catégorie B	5.208	+/-	0 %
Police	78	-	36 %
Armée	90	-	22 %
Camions et Bus	532	+	45 %
Volontaires et sociétés, événements	2.586	-	3 %
Total :	9.182	+/-	0 %

L'insécurité routière ne se combat qu'à travers une éducation continue tout au long de la vie. A ces fins, de nombreux programmes éducatifs pour des personnes de tout âge sont offerts par le Centre de Formation pour Conducteurs.

1.2.4.1 *Kuck & Klick*

Le programme éducatif « Kuck & Klick » pour la première classe primaire, se concentre sur la sensibilisation des jeunes comme piétons et comme passagers. Le programme, 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 2004 dans 187 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 49 communes du pays.

1.2.4.2 Mobilité et Sécurité sur la Route (MSR)

Dans le cadre du programme éducatif « Mobilité et Sécurité sur la Route », initié par le Ministère de l'Éducation Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports en collaboration avec le Ministère des Transports, le centre a contribué au développement et à la mise en place des fiches pédagogiques transdisciplinaires traitées dans la partie théorique dudit programme. Un événement comportant une partie théorique et une partie pratique a été organisé par le centre dans 25 établissements de l'enseignement secondaire, en collaboration avec la Police Grand-Ducale, la Protection Civile et l'ACL.

1.2.4.3 Permis à points

Depuis l'entrée en vigueur du permis à points, le 1^{er} novembre 2002, le Centre de Formation organise, en collaboration avec des psychologues diplômés, les cours de réhabilitation en vue de la récupération de 3 points ou de la restitution du permis de conduire en cas de perte de l'intégralité du capital de points, dont est doté le permis de conduire.

Ces cours traitent de façon critique, les causes et les circonstances d'un comportement insolite dans le trafic routier.

Dans la partie théorique, l'éducation objective (psychoéducation), l'analyse du comportement et l'analyse des infractions (analyse des causes et conséquences) dans une discussion ouverte avec un psychologue et psychothérapeute conduisent à de nouveaux procès au niveau de la théorie de la connaissance et à des voies concrètes menant à un changement du comportement et de l'attitude. Les infractions de chaque participant sont traitées de façon individuelle.

La partie pratique du programme comprend e. a. des explications pédagogiques, des exercices et des démos notamment, sur les thèmes de la vitesse, de l'alcool, des médicaments et des drogues au volant ainsi que de la distance de sécurité.

En 2004, 55 candidats ont participé à ces cours en vue de la récupération de trois points.

Un premier cours d'une durée de 18 heures avec audit sur route a été organisé au cours de l'année 2004 pour quatre participants ayant fait l'objet d'une suspension de leur droit de conduire.

1.2.4.4 Stages pour Seniors

Suite au grand nombre de victimes âgées dans la circulation et après avoir étudié les besoins de cette population qui devient de plus en plus importante, le Centre de Formation pour Conducteurs, ensemble avec le Ministère de la Famille et le 'RBS', a développé des stages adaptés aux besoins des seniors. Pendant l'année 2004, six stages avec 60 participants ont été organisés.

1.2.4.5 Stage et campagne de sensibilisation pour motards

Suite à une demande de Dupont de Nemours de collaborer au développement d'une formation spécifique pour combattre le fléau des accidents mortels et graves en moto, le centre, en collaboration avec le Ministère des Transports, a analysé 175 accidents de moto qui ont entraîné des blessés et tués. Il s'est avéré que le plus grand nombre d'accidents (> 90 %) peuvent se réduire à six accidents types. Basé sur ces constatations, une formation spécifique a été développée et 95 motards de Dupont de Nemours ont participé à 10 stages de formation.

Le Ministère des Transports a lancé une campagne de sensibilisation « Expect the Unexpected » basée sur les mêmes constats. La réalisation des spots publicitaires a été confiée au centre et à IDProd et la brochure envoyée à tous les motards au Grand Duché a été réalisée par le centre en collaboration avec la Police Grand-Ducale.

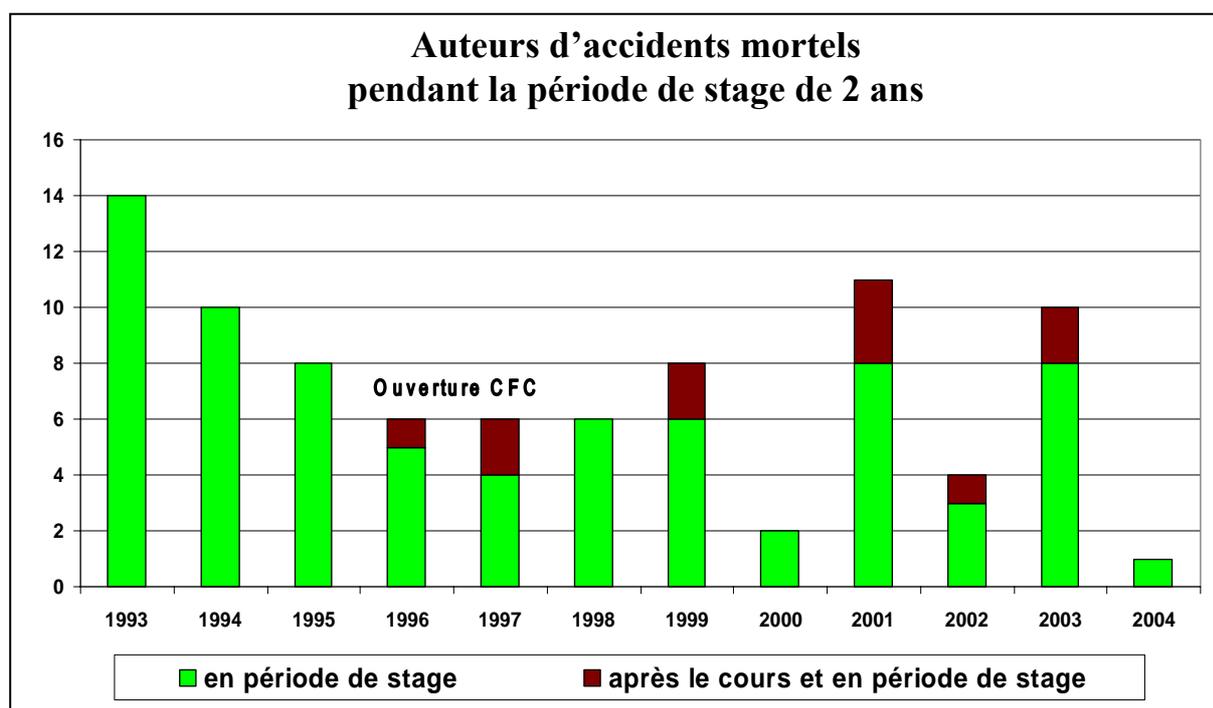
1.2.4.6 La certification ISO9001

En 2003, un système de management de la qualité selon la norme ISO9001:2000 a été mis en place au sein du Centre de Formation pour Conducteurs.

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 2004, deux auditeurs ISO ont procédé à l'audit périodique de maintien du système en participant à un stage standard complet. Ils ont confirmé la conformité et l'application du système de management de la qualité et ont souligné l'importance des messages communiqués et la qualité des stages dispensés.

1.2.4.7 Les accidents des conducteurs novices

En 2004 un conducteur novice (11 en 2001, 4 en 2002, 10 en 2003) a été auteur d'un accident mortel pendant la période de stage, mais il n'avait pas encore participé au cours de conduite obligatoire.



Depuis juin 1996, 46.328 chauffeurs novices ont participé au cours de conduite obligatoire.

Des 54 conducteurs en période de stage impliqués dans des accidents mortels depuis le début des cours en 1996, 11 conducteurs (20,4 %) avaient participé au cours, ce qui donne 0,024 % de tous les participants au cours. Les 43 (79,6 %) restant des novices impliqués dans des accidents mortels n'avaient pas eu la chance de participer au cours soit parce qu'ils étaient eux-mêmes victimes d'accidents, soit parce que leur permis de conduire provisoire leur avait été retiré.

1.2.5. La coopération avec tous les partenaires en matière de lutte contre l'insécurité routière

Au cours du 2^e semestre 2004, le Ministère des Transports a renoué ces relations de partenariat avec l'association « La Sécurité Routière » asbl en vue de réaliser ensemble avec tous les partenaires impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière le programme gouvernemental qui dispose notamment que *« la lutte contre les accidents routiers, qui entraînent un gâchis et des malheurs humains inadmissibles, constituera une priorité absolue. En vue d'améliorer la sécurité sur les routes, le Gouvernement mettra l'accent tant sur la prévention que sur la répression. En matière de prévention, le Gouvernement entend continuer sur la voie des campagnes publicitaires pour sensibiliser les usagers de la route, dont notamment les jeunes conducteurs »*.

La campagne de prévention « Le bon conducteur... » présentée en fin d'année s'inscrivait dans une approche des messages de sensibilisation positifs et incitatifs. Les spécialistes s'accordent à dire qu'il est indispensable d'alterner entre différentes approches de sensibilisation. En effet, l'acceptation par le grand public des règles élémentaires d'une conduite responsable et respectueuse ne peut se faire exclusivement d'un ton moralisateur ou par des images choquantes et négatives. Les quatre thèmes choisis ont fait référence à des situations quotidiennes, auxquelles tout automobiliste peut aisément s'identifier et qui ne font que souligner les avantages d'une conduite apaisée et courtoise.

Pour l'exercice 2005 il est prévu d'associer tous les partenaires aux campagnes de sensibilisation : la Police Grand-Ducale, « La Sécurité Routière » asbl, l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg ou encore l'Association des Victimes de la Route, pour ne citer que ceux-ci.

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 :

(situation au 31 décembre)	2000	2001	2002	2003	2004
voiture particulière	211.903	213.038	213.177	212.472	212.063
voiture commerciale	55.586	62.460	69.256	76.597	84.087
véhicule utilitaire	5.599	5.215	4.812	4.329	3.609
autobus / autocar	1.051	1.123	1.176	1.227	1.270
camionnette	15.391	16.550	17.459	18.070	18.803
camion	5.048	5.232	5.232	5.260	5.173
tracteur routier	4.228	4.522	4.262	4.599	4.450
véhicule spécial	1.993	2.043	2.132	2.236	2.295
tracteur agricole	14.149	12.276	12.600	12.950	13.499
machine agricole	1.337	1.416	1.489	1.558	1.157
autre véhicule automoteur	5.434	5.515	5.643	5.821	6.173
cyclomoteur	21.286	21.615	22.030	22.579	23.008
motocycle	11.488	11.961	12.671	13.380	13.901
tricycle	16	22	31	68	75
quadricycle	18	32	55	150	359
quadricycle léger	11	16	26	44	60
remorque (pour marchandises)	14.808	15.274	15.878	16.444	17.068
semi-remorque	3.046	3.342	3.310	3.404	3.594
autre remorque	3.949	3.468	3.500	3.553	3.520
TOTAL	376.341	385.120	394.739	404.741	414.164

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

Année	Évolution
1999	+ 4,2 %
2000	+ 3,9 %
2001	+ 2,3 %
2002	+ 2,5 %
2003	+ 2,5 %
2004	+ 2,3 %

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 2004 une croissance de 2,3 % par rapport au 31 décembre 2003. Suite au dépassement en 2003 du cap des 400.000 unités de véhicules en circulation, le parc automobile au Luxembourg a doublé endéans moins de 25 ans !!

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

Le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'élevait en 2004 à 110.775 opérations.

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

Année	Opérations	Évolution
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 %
2004	110.775	+ 3,7 %

La progression en 2004 du nombre total des opérations d'immatriculation (+ 3,7 %) reflète tout particulièrement la hausse importante et plutôt exceptionnelle (de l'ordre de 7 %) du nombre de véhicules neufs immatriculés pour la première fois.

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

	<u>2002</u>		<u>2003</u>		<u>2004</u>	
Nombre total d'opérations	106.761		106.861		110.775	
<i>Opérations selon le site</i>						
Centre (Sandweiler)	68.939	64,6 %	67.944	63,5 %	71.111	64,2 %
Sud (Esch)	28.721	26,9 %	29.245	27,4 %	29.338	26,5 %
Nord (Wilwerwiltz)	9.101	8,5 %	9.672	9,1 %	10.326	9,3 %
<i>Opérations selon le type</i>						
Nouvelles immatriculations	46.006	43,1 %	45.743	42,9 %	48.927	44,2 %
Importations (véh. neufs)	6.549	6,1 %	7.091	6,6 %	7.672	6,9 %
Changement de propriétaire	43.482	40,7 %	43.080	40,3 %	42.919	38,7 %
Importations (véh. d'occasion)	10.724	10,1 %	10.947	10,2 %	11.257	10,2 %

Nonobstant une hausse en 2004 de 3,7 % du nombre total des opérations d'immatriculation, la SNCT a pu sans problèmes maintenir au haut niveau des années antérieures la qualité de ses services en matière d'immatriculation des véhicules.

Alors que les utilisateurs du système LUVIS (SNCT, CIE, administrations publiques, milieu professionnel automobile, assurances, etc.) ont déjà accès depuis janvier 2003 à certaines fonctionnalités interactives via le site WEB de la SNCT, certains garages et distributeurs automobiles sélectionnés peuvent en outre, depuis février 2004, fixer leurs rendez-vous pour le service "Immatriculation" également par le biais de l'Internet. Il est prévu de rendre ce service de réservation automatique des rendez-vous ("GRV") accessible à tous les professionnels du secteur automobile au courant de l'année 2005.

1.3.3 Le contrôle technique

Le nombre total de contrôles techniques "toutes catégories" s'élevait en 2004 à 369.231 contrôles, dont 46.953 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
1999	329.199	+ 4,06 %	41.576	14,5 %
2000	338.841	+ 2,93 %	38.733	12,9 %
2001	341.687	+ 0,84 %	39.948	13,2 %
2002	350.864	+ 2,69 %	40.415	13,0 %
2003	359.654	+ 2,50 %	43.573	13,8 %
2004	369.231	+ 2,66 %	46.953	12,7 %

La hausse de 2,66 % du nombre des contrôles techniques résulte pour une grande partie de la croissance exceptionnelle en 2004 du marché des véhicules neufs (+ 7 %), et tout particulièrement de celui des voitures neuves (+ 10 %), le reste étant une conséquence de la croissance continue du parc automobile national au cours des dernières années. Alors que le taux de rejet est normalement peu important pour les véhicules neufs (de l'ordre de 2,5 %), la croissance extraordinaire en 2004 de ce secteur de marché a logiquement été à l'origine d'une réduction concomitante, de l'ordre de 1 %, du taux de rejet global en 2004, toutes opérations de contrôle technique confondues.

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

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>
Nombre total de contrôles	350.864	359.654	369.231
<i>Contrôles suivant le site</i>			
Centre (Sandweiler)	184.138 52,5 %	185.884 51,7 %	189.160 51,1 %
Sud (Esch)	113.021 32,2 %	117.564 32,7 %	118.886 32,2 %
Nord (Wilwerwiltz)	35.489 10,1 %	39.748 11,0 %	41.215 11,2 %
Contrôle externe (véh. légers)	9.428 2,7 %	7.380 2,1 %	10.166 2,8 %
Contrôle externe (véh. lourds)	8.788 2,5 %	9.078 2,5 %	9.804 2,7 %
<i>Contrôles svt le type d'opération</i>			
Nouvelles immatriculations	53.273 15,2 %	53.488 14,9 %	57.876 15,8 %
Changement de propriétaire	49.321 14,1 %	49.555 13,8 %	44.478 12,0 %
Importations (véh. d'occasion)	12.968 3,7 %	13.429 3,7 %	14.145 3,8 %
Contrôles périodiques	235.302 67,0 %	243.182 67,6 %	252.732 68,4 %
Taux de rejet (TR) global	13,0 %	13,8 %	12,7 %
TR - nouvelles immatriculations	2,6 %	2,9 %	2,7 %
TR – changement de propriétaire	18,0 %	20,0 %	21,9 %
TR – importations (véh. d'occasion)	23,7 %	26,9 %	29,9 %
TR - contrôles périodiques	14,1 %	14,6 %	15,6 %

Depuis quelques années déjà, le taux de rejet global s'est stabilisé entre 12% et 14%.

Le taux de rejet peu important pour les véhicules nouvellement immatriculés (2,7 %) prouve le bien-fondé de la nouvelle réglementation entrée en vigueur le 1^{er} août 2004, qui a introduit pour les véhicules neufs un contrôle de conformité, d'une envergure réduite, se substituant au contrôle technique complet antérieur.

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

Élément technique	Véh. légers	Véh. lourds
Système de freinage	32 %	34 %
Éclairage / Signalisation	7 %	13 %
Direction / Suspension	9 %	10 %
Pneumatiques / Jantes	22 %	23 %
Châssis / Carrosserie	6 %	3 %
Moteur (émissions, bruit)	19 %	5 %
Tachygraphe	-----	5 %
Autres	5 %	7 %

La répartition des défauts 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:

Site de contrôle	Véhicules légers			Véhicules lourds		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Centre (Sandweiler)	33,5	34,5	35,1	11,4	10,9	10,7
Sud (Esch)	36,1	33,5	32,5	13,6	13,6	13,4
Nord (Wilwerwiltz)	34,4	32,6	33,7	8,1	8,5	9,8
Contrôle externe	-----	39,2	39,0	8,6	11,0	11,5
TOTAL	35,2	34,0	34,2	10,9	11,4	11,6

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.

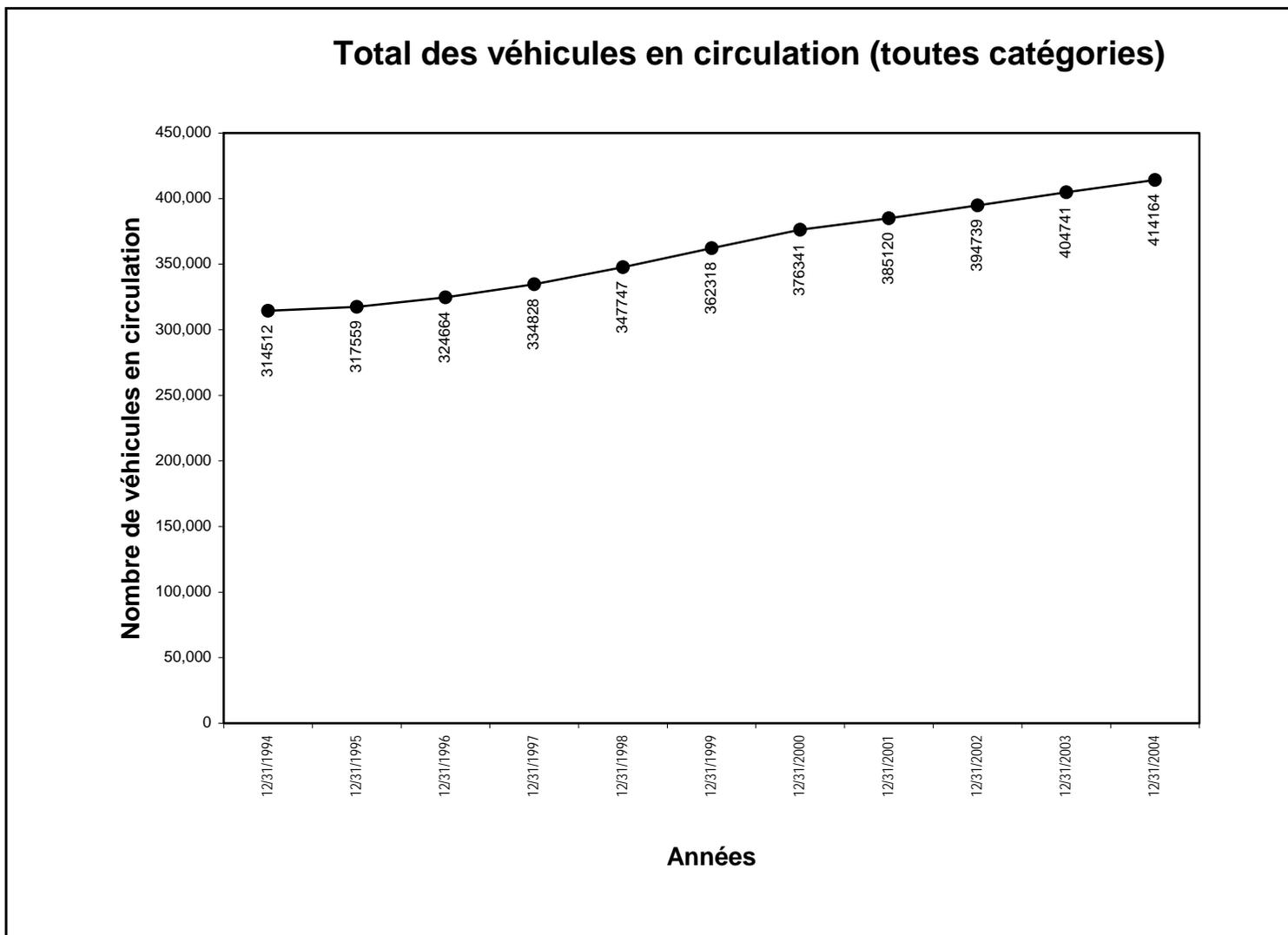
Une situation optimale est atteinte si les taux de productivité (et de fréquentation) sont plus ou moins identiques aux trois centres de contrôle fixes. Tel est aujourd'hui le cas, alors que les années antérieures à l'année 2002 ont toujours été marquées par un taux anormalement élevé à la station "Nord",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

Le taux de productivité plus important en matière du contrôle externe 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 2004 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.



Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg

État comparatif 2004 - 2003 -2002

SNCT s.à r.l.
bp 23 / L-5201 Sandweiler

Véhicules
en
circulation
au
31.12.2004

CATÉGORIE			VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
			Ventes au Luxembourg			Importations			Ventes au Luxembourg			Importations		
			2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002
05	Voiture particulière	212,063	25,599	24,312	25,790	3213	3,186	3,239	27726	28,485	29,369	6456	6,360	6,388
06	Voiture commerciale	84,087	17,060	14,285	12,778	2362	1,837	1,596	8020	7,718	7,119	2238	2,045	1,909
07	Véhicule utilitaire	3,609	31	141	240	8	10	41	310	497	555	58	99	102
Sous-Total "Voitures"		299,759	42,690	38,738	38,808	5583	5,033	4,876	36056	36,700	37,043	8752	8,504	8,399
09	Autobus - Autocar	1,270	58	59	53	68	76	36	78	37	48	27	17	28
11	Camionnette	18,803	2,249	2,863	3,255	253	258	218	1661	1,820	1,732	613	537	644
12	Camion	5,173	235	262	305	99	109	73	287	290	319	168	157	161
21	Tracteur routier	4,450	322	408	331	281	323	200	193	196	206	366	403	323
29	Véhicule spécial	2,295	160	168	221	70	95	55	171	145	153	155	172	135
31	Tracteur agricole	13,499	194	234	209	19	19	18	1084	521	529	204	169	161
32	Machine agricole	1,157	55	79	89	5	3	9	47	25	35	10	10	8
39	Autre véhicule automoteur	6,173	228	215	176	44	35	42	146	121	151	79	85	96
Sous-Total "Poids lourds"		52,820	3,501	4,288	4,639	839	918	651	3667	3,155	3,173	1622	1,550	1,556
<i>Sous-Total "Indicateur 'D' du STATEC"</i>		352,579	46,191	43,026	43,447	6422	5,951	5,527	39723	39,855	40,216	10374	10,054	9,955
01	Cyclomoteur	23,008	473	577	439	79	53	44	541	521	504	66	65	57
02	Motocycle	13,901	991	1,111	1,047	363	326	277	1605	1,734	1,677	425	476	391
51	Tricycle	75	3	2	3	4	2	1	4	3	1	7	9	6
52	Quadricycle	359	200	74	24	28	10	3	49	19	11	3	6	2
53	Quadricycle léger	60	11	10	3	1	2	3	10	8	4	7	8	5
Sous-Total "Véh. 2/3 roues"		37,403	1,678	1,774	1,516	475	393	328	2209	2,285	2,197	508	564	461
41	Remorque (marchandises)	17,068	869	793	848	402	343	348	671	625	748	136	146	112
42	Semi-remorque	3,594	83	55	64	247	293	250	181	120	150	143	86	113
59	Autre remorque	3,520	106	95	131	126	111	96	135	195	171	96	97	83
Sous-Total "Remorques"		24,182	1,058	943	1,043	775	747	694	987	940	1,069	375	329	308
TOTAL		414,164	48,927	45,743	46,006	7672	7,091	6,549	42919	43,080	43,482	11257	10,947	10,724

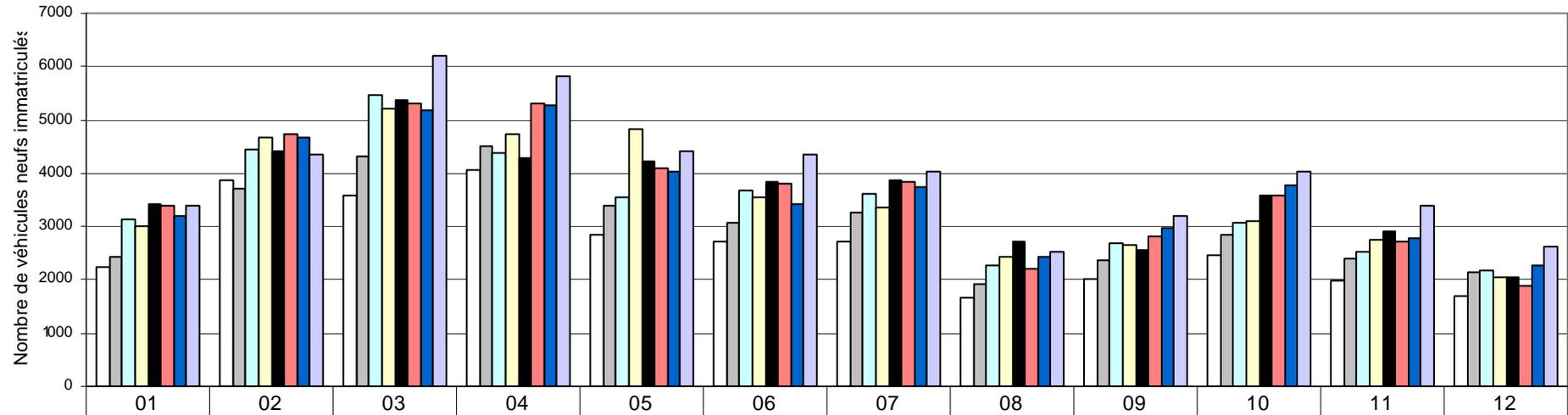
Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg

Tableau de comparaison 2004/2003, 2003/2002 et 2002/2001

SNCT s.à r.l.
bp 23 L-5201 Sandweiler

CATEGORIE		VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
		ventes au Luxembourg			importations			ventes au Luxembourg			importations		
		2004 / 2003	2003 / 2002	2002 / 2001	2004 / 2003	2003 / 2002	2002 / 2001	2004 / 2003	2003 / 2002	2002 / 2001	2004 / 2003	2003 / 2002	2002 / 2001
05	Voiture particulière	5.29%	-5.73%	0.19%	0.85%	-1.64%	-0.61%	-2.66%	-3.01%	-3.85%	1.51%	-0.44%	-7.59%
06	Voiture commerciale	19.43%	11.79%	3.74%	28.58%	15.10%	5.21%	3.91%	8.41%	5.44%	9.44%	7.12%	6.83%
07	Véhicule utilitaire	-78.01%	-41.25%	-13.04%	-20.00%	-75.61%	-25.45%	-37.63%	-10.45%	-11.20%	-41.41%	-2.94%	-10.53%
	Sous-Total	10.20%	-0.18%	1.24%	10.93%	3.22%	0.93%	-1.75%	-0.93%	-2.32%	2.92%	1.25%	-4.71%
09	Autobus - Autocar	-1.69%	11.32%	-10.17%	-10.53%	111.11%	-60.87%	110.81%	-22.92%	0.00%	58.82%	-39.29%	21.74%
11	Camionnette	-21.45%	-12.04%	5.89%	-1.94%	18.35%	1.40%	-8.74%	5.08%	0.17%	14.15%	-16.61%	16.25%
12	Camion	-10.31%	-14.10%	-10.82%	-9.17%	49.32%	-55.21%	-1.03%	-9.09%	6.33%	7.01%	-2.48%	-33.47%
21	Tracteur routier	-21.08%	23.26%	1.53%	-13.00%	61.50%	-42.53%	-1.53%	-4.85%	-25.09%	-9.18%	24.77%	-47.22%
29	Véhicule spécial	-4.76%	-23.98%	27.75%	-26.32%	72.73%	-11.29%	17.93%	-5.23%	0.00%	-9.88%	27.41%	28.57%
31	Tracteur agricole	-17.09%	11.96%	29.81%	0.00%	5.56%	-5.26%	108.06%	-1.51%	4.75%	20.71%	4.97%	20.15%
32	Machine agricole	-30.38%	-11.24%	1.14%	66.67%	-66.67%	28.57%	88.00%	-28.57%	12.90%	0.00%	25.00%	-11.11%
39	Autre véhicule automoteur	6.05%	22.16%	0.00%	25.71%	-16.67%	-27.59%	20.66%	-19.87%	4.14%	-7.06%	-11.46%	52.38%
	Sous-Total	-18.35%	-7.57%	5.46%	-8.61%	41.01%	-32.47%	16.23%	-0.57%	-0.41%	4.65%	-0.39%	-10.68%
	<i>Sous-Total (indicateur "D" du STATEC)</i>	7.36%	-0.97%	1.67%	7.91%	7.67%	-4.62%	-0.33%	-0.90%	-2.17%	3.18%	0.99%	-5.69%
01	Cyclomoteur	-18.02%	31.44%	13.14%	49.06%	20.45%	-10.20%	3.84%	3.37%	-5.08%	1.54%	14.04%	78.13%
02	Motocycle	-10.80%	6.11%	14.68%	11.35%	17.69%	22.57%	-7.44%	3.40%	2.07%	-10.71%	21.74%	8.61%
51	Tricycle	50.00%	-33.33%	0.00%	100.00%	100.00%	-50.00%	33.33%	200.00%	-75.00%	-22.22%	50.00%	200.00%
52	Quadricycle	170.27%	208.33%	100.00%	180.00%	233.33%	0.00%	157.89%	72.73%	175.00%	-50.00%	200.00%	100.00%
53	Quadricycle léger	10.00%	233.33%	0.00%	-50.00%	-33.33%	200.00%	25.00%	100.00%	100.00%	-12.50%	60.00%	66.67%
	Sous-Total	-5.41%	17.02%	14.94%	20.87%	19.82%	17.14%	-3.33%	4.01%	0.60%	-9.93%	22.34%	15.83%
41	Remorque (marchandises)	9.58%	-6.49%	9.42%	17.20%	-1.44%	-13.65%	7.36%	-16.44%	10.81%	-6.85%	30.36%	-14.50%
42	Semi-remorque	50.91%	-14.06%	42.22%	-15.70%	17.20%	-32.80%	50.83%	-20.00%	8.70%	66.28%	-23.89%	-31.93%
59	Autre remorque	11.58%	-27.48%	8.26%	13.51%	15.63%	2.13%	-30.77%	14.04%	22.14%	-1.03%	16.87%	3.75%
	Sous-Total	12.20%	-9.59%	10.84%	3.75%	7.64%	-20.14%	5.00%	-12.07%	12.17%	13.98%	6.82%	-18.30%
	TOTAL	6.96%	-0.57%	2.25%	8.19%	8.28%	-5.69%	-0.37%	-0.92%	-1.73%	2.83%	2.08%	-5.36%

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



	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
□ 1997	2247	3862	3586	4047	2838	2727	2730	1648	2007	2450	1966	1695
■ 1998	2433	3723	4325	4493	3399	3083	3247	1928	2377	2831	2388	2126
■ 1999	3127	4437	5478	4384	3552	3678	3611	2260	2699	3071	2510	2182
■ 2000	3016	4671	5218	4746	4814	3545	3341	2439	2637	3085	2737	2055
■ 2001	3416	4402	5355	4271	4228	3825	3878	2709	2552	3567	2917	2044
■ 2002	3385	4734	5296	5297	4089	3818	3831	2208	2818	3584	2732	1892
■ 2003	3211	4681	5193	5283	4023	3431	3751	2431	2960	3763	2774	2270
■ 2004	3392	4333	6214	5811	4411	4342	4017	2527	3205	4015	3390	2616

CONTRÔLES TECHNIQUES

Catégorie de véhicule	Véh. neufs LUX			Véh. neufs importés			Occasions LUX			Occasions importées			Contrôles périodiques			TOTAL	
	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés
01 Cyclomoteur	473	<<<<	<<<<	79	<<<<	<<<<	541	<<<<	<<<<	66	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	1,159	<<<<
02 Motocycle	998	34	3.4	363	21	5.8	1,492	158	10.6	431	52	12.1	7,348	463	6.3	10,632	728
51 Tricycle / Quadricycle	200	18	9.0	25	13	52.0	44	9	20.5	8	2	25.0	60	16	26.7	337	58
05 Voiture à personnes	26,251	429	1.6	3,170	122	3.8	24,652	5,744	23.3	6,448	2,098	32.5	115,619	18,995	16.4	176,140	27,388
06 Voiture commerciale	17,081	320	1.9	2,376	120	5.1	7,083	1,193	16.8	2,258	484	21.4	34,003	5,110	15.0	62,801	7,227
07 Véhicule utilitaire	31	4	12.9	8	0	0.0	275	102	37.1	58	23	39.7	3,246	638	19.7	3,618	767
09 Autobus - Autocar	65	6	9.2	69	2	2.9	66	20	30.3	28	13	46.4	2,380	283	11.9	2,608	324
11 Camionnette	2,266	131	5.8	253	32	12.6	1,403	456	32.5	614	228	37.1	14,956	2,986	20.0	19,492	3,833
12 Camion	254	25	9.8	98	21	21.4	253	91	36.0	184	111	60.3	9,622	1,842	19.1	10,411	2,090
21 Tracteur de semi-remorque	350	15	4.3	289	27	9.3	154	29	18.8	380	63	16.6	7,946	1,076	13.5	9,119	1,210
29 Véhicule spécial	175	15	8.6	64	12	18.8	141	23	16.3	64	42	65.6	1,720	243	14.1	2,164	335
31 Tracteur agricole	57	6	10.5	2	1	50.0	19	4	21.1	16	2	12.5	220	44	20.0	314	57
32 Machine agricole	137	<<<<	<<<<	17	<<<<	<<<<	1,065	<<<<	<<<<	188	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	1,407	<<<<
	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
39 Autre véhicule automoteur	55	<<<<	<<<<	5	<<<<	<<<<	47	<<<<	<<<<	10	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	117	<<<<
	34	9	26.5	13	4	30.8	15	3	20.0	23	7	30.4	361	76	21.1	446	99
41 Remorque [mma < 750 kg]	194	<<<<	<<<<	31	<<<<	<<<<	131	<<<<	<<<<	56	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	412	<<<<
	559	40	7.2	167	22	13.2	372	51	13.7	43	9	20.9	7,697	389	5.1	8,838	511
Remorque [750 < mma < 3.500 kg]	304	24	7.9	171	31	18.1	199	36	18.1	60	19	31.7	3,326	359	10.8	4,060	469
Remorque [mma > 3.500 kg]	23	3	13.0	77	10	13.0	50	20	40.0	47	22	46.8	2,184	385	17.6	2,381	440
42 Semi-remorque	86	5	5.8	268	40	14.9	158	46	29.1	160	58	36.3	6,584	1,075	16.3	7,256	1,224
59 Autre (semi-) remorque	63	6	9.5	80	18	22.5	99	18	18.2	69	21	30.4	1,350	130	9.6	1,661	193
	43	<<<<	<<<<	46	<<<<	<<<<	36	<<<<	<<<<	27	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	152	<<<<
2004	48,797	1,090	2.2	7,493	496	6.6	36,475	8,003	21.9	10,891	3,254	29.9	218,622	34,110	15.6	322,278	46,953
2003	45,013	1,083	2.4	6,983	409	5.9	41,301	8,254	20.0	10,581	2,848	26.9	212,203	30,979	14.6	316,081	43,573
2002	45,491	1,079	2.4	6,416	286	4.5	41,787	7,534	18.0	10,482	2,486	23.7	206,272	29,030	14.1	310,448	40,415
2001	51,055	1,529	3.0	<i>(inclus dans "LUX")</i>			42,567	7,662	18.0	11,161	2,761	24.7	196,956	27,996	14.2	301,739	39,948
2000	49,678	1,773	3.6	<i>(inclus dans "LUX")</i>			43,221	7,854	18.2	11,056	3,053	27.6	196,153	26,053	13.3	300,108	38,733

Évolution 2003-2004

2.0%

1.4. Les homologations automobiles et la certification

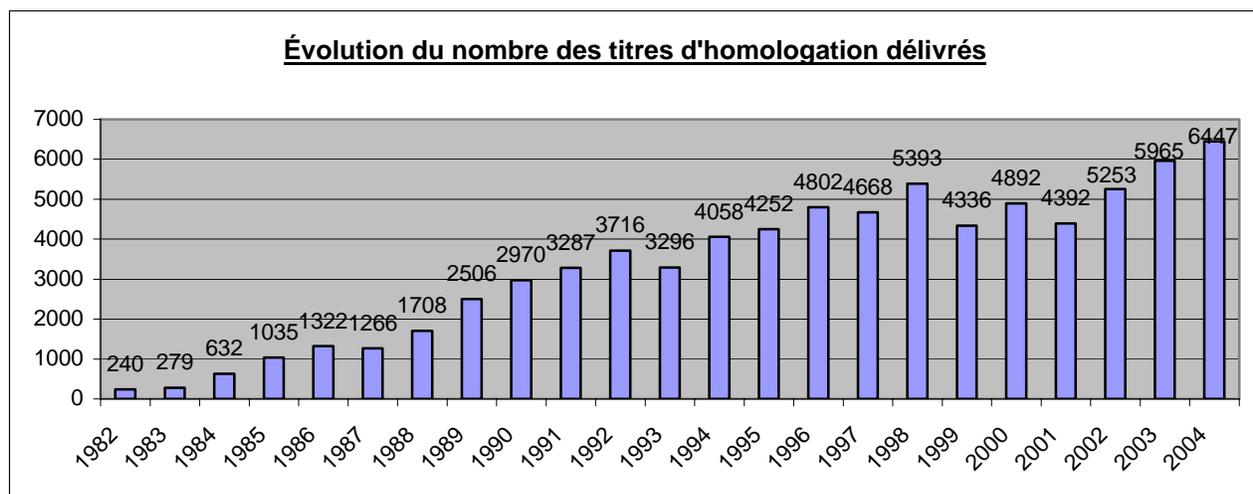
La Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) se compose de deux départements, celui de l'homologation c.-à-d. de la certification dans le secteur automobile, et celui de la certification.

A la fin de l'exercice 2004, la SNCH disposait à titre permanent d'un effectif de **18 employés**.

1.4.1 Département "Homologation"

Avec un total de 6.447 titres d'homologation délivrés, l'année 2004 fut marquée par une hausse de l'ordre de 10,8% par rapport au nombre total des réceptions établies au cours de l'exercice 2003.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2004, 55% se rapportaient à des homologations initiales, 38% à des extensions et 7% à des révisions d'homologations délivrées antérieurement.



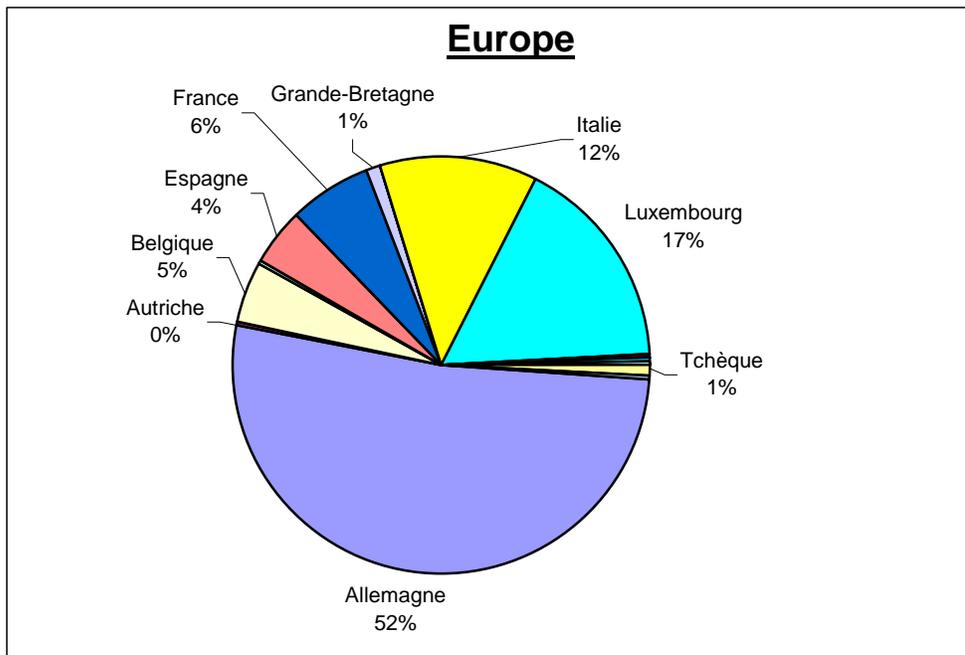
Comme le montre le graphique ci avant, le volume des titres d'homologation est passé de 240 en 1982 à 6.447 en 2004, soit une croissance totale de plus de 2.500% (!!) en 23 ans, respectivement une progression moyenne de l'ordre de 250 titres par année.

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.

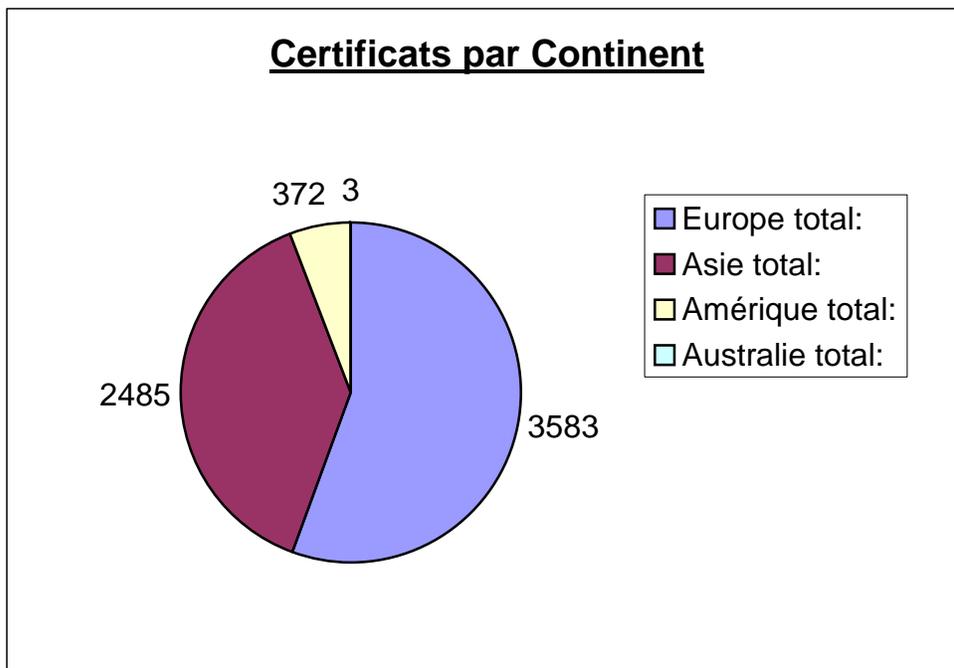
Sur l'ensemble des titres délivrés en 2004, 60 % ont été destinés à des constructeurs européens, 34 % à des constructeurs d'Extrême-Orient et 6 % à des constructeurs américains.

Continent	Pays	Total par pays	Taux (%)
Europe	Allemagne	1.860	28,9
	Autriche	8	0,1
	Belgique	168	2,6
	Bulgarie	12	0,2
	Danemark	0	0,0
	Espagne	160	2,5
	France	228	3,5
	Grande-Bretagne	43	0,7
	Grèce	0	0,0
	Hongrie	1	0,0
	Italie	438	6,8
	Luxembourg	595	9,2
	Norvège	1	0,0
	Pays-Bas	6	0,1
	Pologne	2	0,0
	Portugal	4	0,1
	Russie	4	0,1
	Suède	16	0,2
	Suisse	1	0,0
	Tchèque	30	0,5
Turquie	6	0,1	
Europe total		3.583	55,6
Asie	Chine (rép.pop.)	356	5,5
	Chine (Taiwan)	474	7,4
	Corée du Sud	212	3,3
	Hong Kong	82	1,3
	Inde	17	0,3
	Japon	1.343	20,8
	Thaïlande	1	0,0
Asie total		2.485	38,5
Amérique	Etats-Unis	351	5,4
	Canada	5	0,1
	Brésil	16	0,2
Amérique total		372	5,8
Afrique du sud total		4	0,1
TOTAL 2004:		6.447	100,0
Total 2003:		5.892	

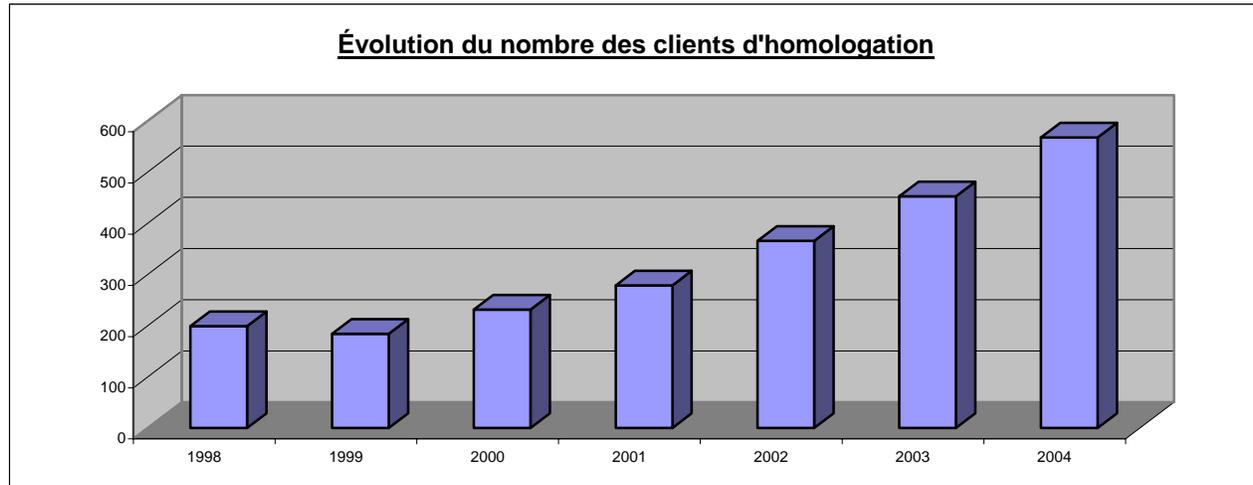
Répartition des titres d'homologation en Europe:



Répartition des titres d'homologation au niveau mondial:



En 2004, le nombre des constructeurs-clients a encore sensiblement augmenté, en passant de 452 en 2003 à 567 clients en 2004.



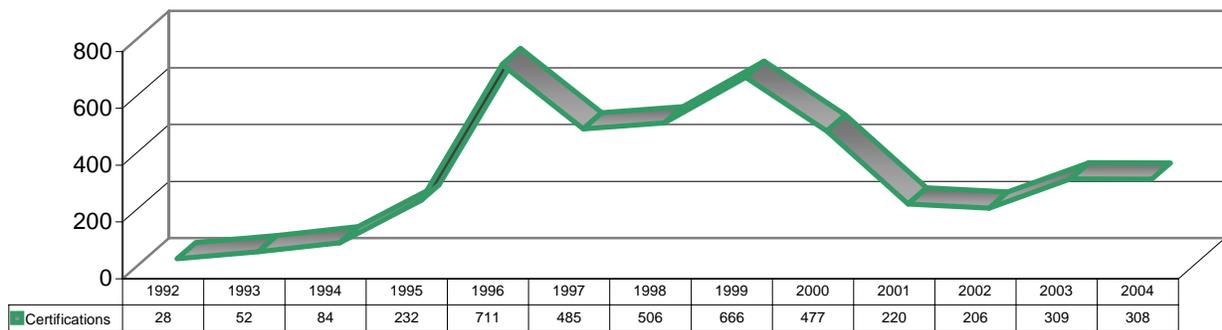
Quant aux perspectives d'avenir du "marché" de l'homologation, une compétition accrue entre les services d'homologation combinée à l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale, les fusions de plus en plus nombreuses de grands constructeurs automobiles, les démarches politiques sur le plan 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'origine d'une stagnation générale du marché d'homologation au plan mondial. Au vu de cette situation, il est d'autant plus réjouissant et encourageant de pouvoir noter une évolution positive des activités d'homologation de la SNCH au cours des dernières années.

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 2004, en progression de plus de 10% (par rapport à un niveau déjà extrêmement élevé atteint en 2003 et en 2002), témoignent le bien-fondé de l'approche retenue et mise en oeuvre.

1.4.2 Département "Certification"

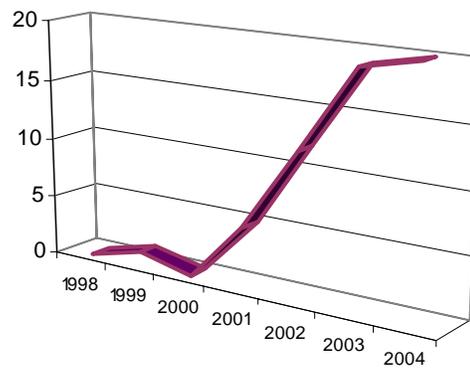
Dans le domaine de la certification réglementaire, la SNCH a émis en 2004 308 certificats de conformité, de sorte que le redressement déjà constaté en 2003 de la tendance à la baisse des années 1999 à 2002, s'est confirmé en 2004, ceci en dépit du passage continu de différents secteurs à un régime d'auto-certification.

Évolution du nombre total de certifications



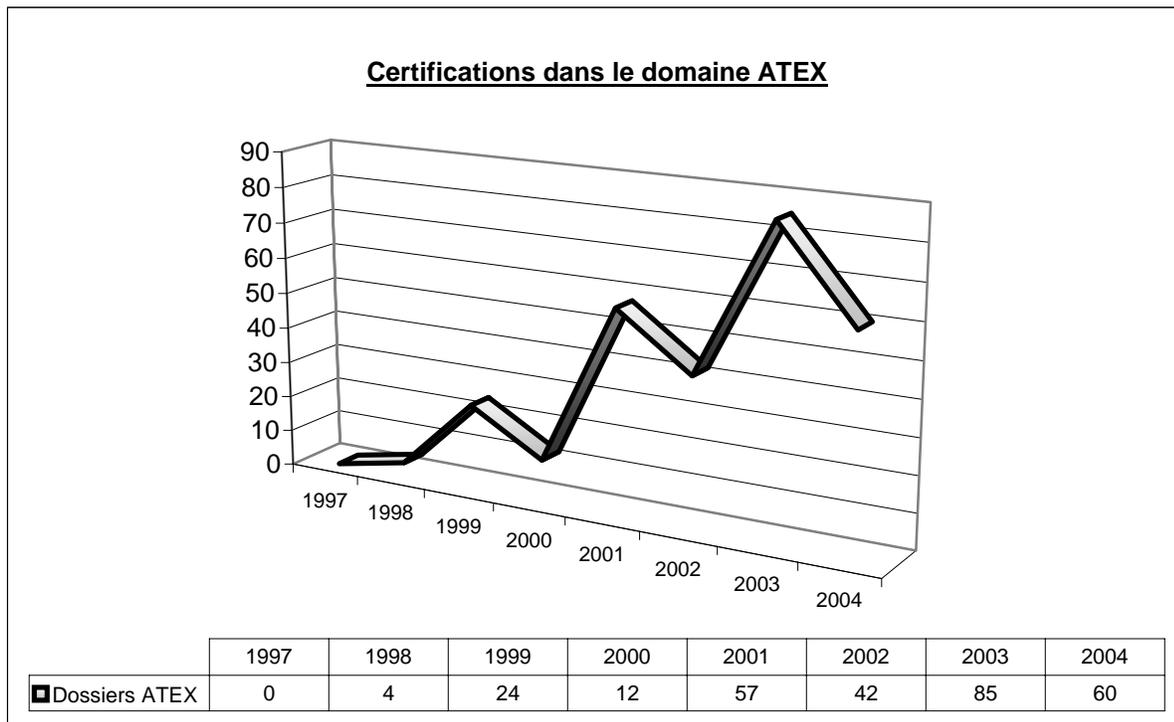
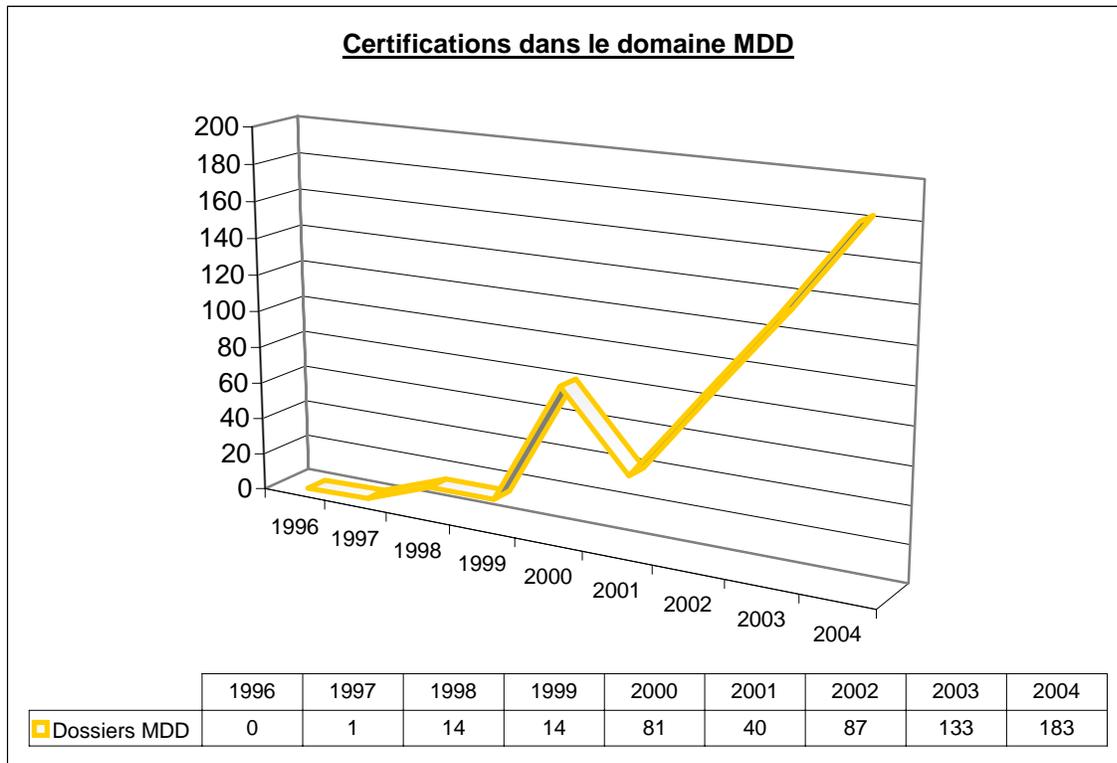
En 2004, la SNCH a continué la réorientation de ses activités vers une offre plus globale en matière de certification de systèmes sur base notamment de la norme EN ISO 9001:2000.

Certifications dans le domaine ISO



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ISO 9000	0	1	0	5	12	19	20

Dans le domaine de la certification en tant que "Organisme notifié" (N° 0499), la SNCH a su consolider voire développer sa position des années précédentes, tout particulièrement dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD), dont la progression (+ 50 certificats) fait largement compenser la légère régression (- 25 certificats) dans le domaine des appareils destinés à être utilisés en atmosphère explosible (ATEX).



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

1.5.1 Règlement grand-ducal du 29 mars 2004 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat située en dehors des agglomérations

Suite à l'introduction du permis à points, Monsieur le Ministre des Transports s'est engagé à vérifier les limitations de la vitesse particulières qui s'appliquent à certains tronçons routiers isolés.

Dans cette optique, la Commission de circulation de l'Etat a défini les lignes directrices à appliquer pour mieux harmoniser les limitations de la vitesse en question sur l'ensemble du réseau routier, tout en veillant à en adapter le niveau de façon à les faire accepter par la majorité des automobilistes.

En effet, la Commission de circulation de l'Etat préconise dans son avis du 28 septembre 2001 relatif aux lignes directrices à appliquer pour fixer les vitesses maximales autorisées de

- concevoir l'aménagement et l'équipement routiers de sorte à inciter les automobilistes à modérer leur vitesse ;
- donner préférence aux signaux d'avertissement des dangers, plutôt qu'aux signaux de limitation de la vitesse,
- veiller à la cohérence entre les limitations de la vitesse et l'aménagement routier,
- harmoniser soit à 50, 70 ou 110 km/h les limitations de la vitesse dérogatoires applicables à la voirie normale en dehors des agglomérations.

En principe, la modulation de la limitation de la vitesse sur autoroute reste inchangée, sauf pour l'autoroute A4 entre la jonction «Esch» et la jonction «Lankelz», de même que pour l'autoroute A13 entre Pétange et la jonction «Lankelz» où la limitation de la vitesse est portée à 110 km/h au lieu de 90 km/h.

Le règlement grand-ducal du 29 mars 2004, précité, comporte en outre 193 tronçons de route à l'extérieur des agglomérations où la vitesse est désormais limitée à 70 km/h, tandis que la N11 est limitée en alternance soit à 110 km/h ou à 90 km/h.

Soucieux de garantir la sécurité de tous les usagers de la route, la Commission de circulation de l'Etat a chargé un groupe de travail d'analyser les doléances introduites par les citoyens à la suite de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 29 mars 2004, précité.

Le groupe de travail ad hoc présentera prochainement le résultat de ses analyses et soumettra, le cas échéant, un projet de texte en vue de la modification de la réglementation en cause à la Commission de circulation de l'Etat.

1.5.2 Règlement grand-ducal du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire

Le règlement grand-ducal du 17 mai 2004, précité,

- reprend dans un règlement grand-ducal les dispositions réglant les matières des examens théorique et pratique pour le permis de conduire ainsi que les modalités de l'examen pratique reprises dans le règlement ministériel du 19 août 1996 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire ;

- transpose en droit national 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 dans le sens d'une adaptation des exigences minimales existantes pour les examens théorique et pratique pour l'obtention du permis de conduire au progrès technique en la matière.

1.5.3 Règlement grand-ducal du 17 mai 2004 modifiant le règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

Le règlement grand-ducal sus-mentionné reprend en droit national les critères plus contraignants auxquels doivent répondre les véhicules servant à l'apprentissage et à l'examen pratiques pour l'obtention du permis de conduire découlant de la directive 2000/56/CE, précitée et porte quelques adaptations ponctuelles à la législation routière pour tenir compte des évolutions en matière de formation et d'examen pour la conduite automobile. Ledit règlement grand-ducal fixe par ailleurs des nouveaux tarifs maxima pour les leçons dispensées par les auto-écoles dans le cadre de l'apprentissage théorique et pratique pour le permis de conduire.

1.5.4 Loi du 6 juillet 2004 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et le règlement d'exécution afférent.

La loi du 6 juillet 2004, précitée, apporte des modifications à la législation routière tenant, d'une part, au contrôle technique des véhicules routiers et, d'autre part, à la répartition des compétences réglementaires entre l'Etat et les Communes.

Ainsi la nouvelle loi substitue-t-elle 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 contrôle porte entre autre sur l'identification du véhicule, la conformité aux éléments du prototype, la fixation réglementaire des plaques d'immatriculation ou encore la présence des éléments techniques.

Les nouvelles dispositions simplifient par ailleurs les conditions du contrôle technique en cas de changement de propriétaire.

Par la transposition de la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement et du Conseil du 6 juin 2000, la loi du 6 juillet 2004, précitée, introduit le contrôle technique sur route des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté. D'autres nouveautés constituent le contrôle technique périodique annuel pour les tracteurs à grande vitesse ainsi que la dispense du contrôle technique périodique pour les véhicules historiques mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1950.

La loi du 6 juillet 2004, précitée, redéfinit en outre le 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.

Les nouvelles dispositions permettent désormais d'assurer une meilleure concordance entre la compétence de réglementer la circulation et la responsabilité de la gestion routière de toutes les voies publiques.

Parallèlement, les collèges échevinaux peuvent édicter, dans les limites du pouvoir réglementaire communal, des règles de circulation qui sont dispensées des approbations ministérielles usuellement requises si leur effet ne perdure pas au-delà de 72 heures.

1.5.5 Règlement grand-ducal du 25 octobre 2004 modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 portant réglementation de la circulation sur la voie publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg 2) le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis de l'aéroport de Luxembourg.

A l'occasion de la deuxième phase des travaux de construction d'une nouvelle aérogare et des travaux d'aménagement des environs, le règlement grand-ducal du 25 octobre 2004, précité, réglemente la circulation sur la voie publique aux abords de l'aérogare en fonction de l'avancement des travaux et porte les modifications nécessaires aux modalités de l'arrêt et du stationnement des taxis aux abords de l'aérogare.

1.5.6 Modifications de la législation routière

1.5.6.1 *Au cours de 2004, les différents groupes de travail instaurés auprès de la Commission de circulation de l'Etat ont mis au point plusieurs amendements de la législation routière, modifications tenant plus particulièrement :*

- à l'introduction de nouvelles définitions telles que celle du cycle électrique, du cycle à pédalage assisté, de la gare routière et de la bande d'arrêt d'urgence ;
- aux dimensions, à l'équipement et à la signalisation des véhicules ;
- aux limiteurs de la vitesse ;
- à la refonte de la période de stage et aux permis de conduire ;
- aux conditions de conduite d'un cycle, d'un cycle électrique et d'un cycle à pédalage assisté ;
- au transport de personnes ;
- à la circulation proprement dite ;
- à la signalisation routière ;
- à l'adaptation du catalogue des avertissements taxés.

Les textes réglementaires afférents sont engagés dans la procédure législative et entreront en vigueur au premier trimestre 2005.

1.5.6.2 *Projet de loi modifiant*

- *la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*
- *la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs,*

Le projet de loi précité qui a été déposé à la Chambre des Députés le 15 juillet 2004, a pour objet, entre autres, de généraliser le dépistage de stupéfiants en cas d'accident routier ayant causé des dommages corporels, d'autoriser les contrôles préventifs, de créer un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants et d'adapter les instruments légaux pour réprimer de façon ciblée les infractions routières particulièrement graves.

Il importe par ailleurs de souligner que ce projet de loi sera prochainement amendé afin d'abaisser le seuil légal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5. A cet effet, un groupe de travail ad hoc a été institué auprès de la Commission de circulation de l'Etat. Le projet d'amendement gouvernemental devrait se trouver en cours de procédure d'ici la fin du 1^{er} trimestre 2005.

Cette initiative législative s'inscrit dans le cadre du programme de mesures arrêté par le Gouvernement en matière de lutte contre l'insécurité routière.

1.5.6.3 Projet de règlement grand-ducal concernant les critères techniques et les conditions d'homologation des appareils servant à déterminer l'état alcoolique ou la consommation de stupéfiants des usagers de la route ainsi que les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique, la consommation de stupéfiants ou de substances médicamenteuses des usagers de la route.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet, notamment :

- de reprendre dans un règlement grand-ducal les dispositions figurant actuellement au règlement ministériel modifié du 1^{er} juillet 1992 concernant les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique d'un conducteur ou d'un piéton;
- de créer le cadre réglementaire pour les amendements qu'il est prévu d'apporter à la loi modifiée du 14 février 1955, précitée, en ce qui concerne la conduite sous l'influence de stupéfiants.

Alors qu'il est prévu d'arrêter les principes du dépistage de stupéfiants au volant dans la loi modifiée du 14 février 1955, précitée, ledit projet de règlement grand-ducal fixe les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur prévus à cet effet ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine ou de l'examen médical et des procès-verbaux afférents.

Ledit projet de règlement grand-ducal a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en séance du 3 septembre 2004. Le Conseil d'Etat a été saisi pour avis en date du 14 septembre 2004.

1.5.7 Avis en matière de dossiers ponctuels concernant la circulation routière

Le groupe de travail 'signalisation et aménagement', institué auprès de la Commission de circulation de l'Etat, a finalisé en 2004 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 essentiellement sur l'aménagement de passages pour piétons, d'arrêts d'autobus ou encore sur la mise en place de miroirs routiers.

1.5.8 Avis en matière de règlements de la circulation

Suite aux nouvelles dispositions de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955, précitée, les règlements communaux qui s'appliquent à certains tronçons de routes nationales à l'intérieur des agglomérations et qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, sont désormais soumis à l'accord préalable du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Transports.

Dans cette optique la Commission de circulation de l'Etat a mis en place la procédure requise en vue de l'obtention des accords préalables nouvellement requis. Afin de procurer aux autorités communales un outil de travail efficace dans le cadre de cette procédure, la Commission de circulation de l'Etat leur a communiqué un tableau synoptique reprenant l'intégralité des dispositions dudit article 5.

La procédure de l'accord préalable entraîne une étroite concertation entre les différentes instances étatiques, d'une part, et les autorités communales, d'autre part, qui recourent en effet régulièrement à une consultation du secrétariat de la Commission de circulation de l'Etat en ce qui concerne l'application adéquate des nouvelles dispositions.

La pratique ayant démontré que la nouvelle législation nécessite quelques adaptations, la Commission a chargé un groupe de travail d'élaborer une proposition d'amendement des dispositions en question.

1.5.9. Les activités au niveau de l'Union européenne

Sur le plan de la *formation professionnelle des conducteurs*, il échet d'attirer l'attention sur 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.

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 de la directive précitée dans le délai imparti à savoir, le 10 septembre 2006, devront se concrétiser sous peu.

En matière de **permis de conduire**, il échet de souligner qu'au mois d'octobre 2003, la Commission européenne a adopté une proposition de directive en vue d'une refonte 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.

Lors du « Conseil Transports » du 7 octobre 2004, une orientation générale sur ladite proposition de directive a pu être adoptée par les Ministres des Transports. Entre-temps, la procédure de codécision impliquant le Parlement européen a été lancée et le Luxembourg compte, dans la mesure du possible, reprendre les discussions à ce sujet au sein du Conseil avec comme objectif de faire aboutir le dossier avant la fin de sa présidence du 1^{er} semestre 2005.

Enfin la Commission médicale participe activement aux différents projets lancés par l'Union Européenne en matière de critères médicaux relatifs aux permis de conduire.

Depuis mars 2004 et jusqu'à octobre 2005 la Commission médicale participe intensivement au projet lancé par la CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) placée sous l'égide de l'Union Européenne.

La Commission Européenne a en effet décidé de lancer une étude, ayant pour objet de répertorier les problèmes de santé dont souffrent les automobilistes dans l'Union Européenne et pouvant affecter, voire altérer leur aptitude à conduire.

Cette étude a été confiée à la CIECA qui est un organisme international regroupant les ministères des Transports d'une cinquantaine de pays et comptant également autant d'associations oeuvrant pour la sécurité et l'éducation routière.

Le projet dénommé MEDRIL (MEDical testing for the DRIVING Licence) servira à l'élaboration d'un certificat médical commun à utiliser en matière de permis de conduire pour l'ensemble des automobilistes de l'Union Européenne.

Le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Espagne et la Finlande participent à cette étude.

En ce qui concerne le Luxembourg, la CIECA désire mener son étude sur un échantillon représentatif de 1.000 personnes, âgées de cinquante ans ou plus et désirant renouveler leur permis de conduire de la catégorie B (voiture).

L'objectif final de cette étude est donc de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière en Europe.

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 un groupe de travail avec des représentants des États membres et des États alors candidats à l'admission à l'UE. Ce groupe de travail comporte plusieurs sous-groupes, traitant chacun un sujet particulier en relation avec l'introduction du tachygraphe électronique, dont en particulier:

- les 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;
- l'échange, au plan international, des données relatives aux cartes électroniques entre les administrations responsables dans les différents pays pour la délivrance de ces cartes;
- 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 le groupe de travail par des experts de la Société Nationale de Contrôle Technique (pour les questions d'ordre technique et pour la partie "émission des cartes électroniques") et de l'Administration des Douanes et Accises (pour les parties "implémentation du système tachygraphe électronique" ainsi que "contrôle et surveillance"). Eu égard aux nombreux problèmes pratiques qui ont surgi, notamment quant à la certification de la compatibilité des appareils électroniques avec les cartes à puces, la mise en vigueur du Règlement a été reportée au début de l'année 2004 jusqu'au mois d'août 2005.

Eu égard au nombre limité de cartes à puces à délivrer au Luxembourg, le prix par carte aurait été un multiple de celui 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 au 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 dans nos pays voisins. Le Ministre a chargé la SNCT à assurer et à 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 pour la mise sur le marché et pour 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 2004, une priorité particulière a été accordée aux directives relatives aux autobus et aux autocars, pour lesquels plusieurs nouvelles directives ont été publiées, de sorte que l'on se rapproche de plus en plus d'une situation où, à l'image de ce qui est applicable depuis 1998 pour les voitures particulières et depuis 2002 pour les véhicules à deux et trois roues, les autobus et les autocars pourront à moyen terme être mis en circulation sous le couvert d'une réception ("homologation") globale.

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. Dans ce contexte, plusieurs directives nouvelles ont déjà été adoptées, alors que d'autres se trouvent soit en voie d'élaboration soit en voie d'instance aux fins de leur adoption.

Eu égard aux impératifs d'assurer et d'améliorer par tous les moyens possibles la sécurité routière, il y a lieu de mettre en place, au niveau communautaire, un train de mesures passives et actives destinées à améliorer cette sécurité (prévention des accidents et réduction des effets secondaires par le ralentissement de la circulation et l'amélioration des infrastructures), tout particulièrement 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 également aux domaines des camions ainsi que des autocars et autobus.

2. Les Transports Terrestres

2.1. Les Chemins de Fer

2.1.1. Les initiatives législatives du Ministère des Transports

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.

Une 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.

La licence et le certificat de sécurité pour la prestation de services de transport ferroviaire ont été délivrés aux CFL respectivement le 27 septembre 2004 et le 20 décembre 2004.

En 2004, le Ministère des Transports a travaillé sur les textes suivants :

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.

Avant-projet de règlement grand-ducal concernant la réception, l'admission à la circulation et le contrôle périodique du matériel roulant ferroviaire.

Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Avant-projet de loi portant transposition du 1^{er} paquet ferroviaire.

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>temps de parcours</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.

Les gouvernements belge et luxembourgeois réunis en conseil commun le 28 avril 2004 à Gaichel ont accueilli favorablement la proposition de la SNCB et des CFL de réaliser une étude de marché, si besoin est avec le soutien d'un consultant, afin d'évaluer de manière plus précise le potentiel de trafic. Ils ont également décidé la création d'un groupe financier, composé par l'administration belge et luxembourgeoise, la SNCB et les CFL pour analyser le volet financier.

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 pour payer en échange du raccordement de sa capitale au TGV Est-européen. Ce raccordement comportait l'accord du Gouvernement français pour prolonger jusqu'à Luxembourg 4 paires de rames TGV par jour pour les relations vers Paris et vers Strasbourg suivant des horaires à déterminer entre la SNCF et les CFL. Par ailleurs, il était convenu d'améliorer l'infrastructure ferroviaire de part et d'autre de la frontière pour augmenter la vitesse, le confort de roulement et la ponctualité des trains sur la ligne Luxembourg - Metz à aménager pour la circulation du TGV.

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

En septembre 1993 le Gouvernement français a, tout en confirmant 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 base de l'évolution moyenne de l'indice TP 01 de juin 1997 - juin 2001, la participation totale luxembourgeoise peut être estimée à 141 millions €
- La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg fera l'objet d'appels de fonds mensuels émis par le Gouvernement français.
- Les dépenses y relatives sont déjà prévues dans la programmation pluriannuelle du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

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

Le 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. 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).

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, etc.

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 Conseil d'Administration des CFL a présenté en avril 2004 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.

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.

2.1.3.2. Pour une SNCFL qui soit une véritable alternative

Le Gouvernement est convaincu que les chemins de fer peuvent constituer une véritable alternative au transport routier et notamment au transport de marchandises par camions. Pour ce faire, les potentialités des chemins de fer doivent être exploités davantage.

Une première voie à suivre consiste dans l'amélioration de la qualité des prestations offertes afin de répondre de manière satisfaisante aux attentes de la clientèle. Les usagers doivent être placés au cœur des actions. Aussi est-il à saluer que des indicateurs qualité ont été établis par les CFL. Des critères importants, comme l'offre de service, l'accessibilité, la ponctualité, l'information du client, l'assistance et la communication avec le client, le confort et la propreté, sont régulièrement mesurés par un bureau externe afin que les CFL puissent prendre les mesures d'amélioration qui s'imposent.

Une deuxième voie à suivre consiste dans la ferme volonté de tous les acteurs d'asseoir sur des bases solides le développement futur de la SNCFL. Tant la direction que les syndicats savent que l'enjeu est de taille. Le processus de réflexion, de refonte et de restructuration doit servir le but de devenir un acteur encore plus performant et dans le domaine du transport de fret et dans celui du transport de personnes.

Le Gouvernement est confiant que les partenaires sociaux parviendront ensemble à élaborer une stratégie unique, claire et viable pour leur société. C'est pourquoi l'accord de coalition prévoit un cadre propice au dialogue social par l'organisation d'une « Tripartite ferroviaire » au cours du 2^e semestre 2005. Celle-ci sera appelée à proposer les orientations et les mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires tout en préservant les acquis sociaux des agents actuels. Cette Tripartite ferroviaire se doit d'être bien préparée, sans hâte, mais avec la conviction de pouvoir faire bouger les choses et avec la détermination de vouloir faire bouger les choses. Entre-temps, la relance du dialogue social ne devrait pas être hypothéquée par des démarches unilatérales.

La troisième voie à suivre consiste dans un schéma de dessertes plus performant par l'extension et la modernisation conséquentes tant du parc du matériel roulant que du réseau ferroviaire. L'Etat luxembourgeois a déclaré vouloir y contribuer avec un appui financier conséquent. Le programme gouvernemental prévoit ainsi prioritairement :

- la mise à double voie intégrale de la ligne ferrée de Pétange à Luxembourg ;

- la réalisation du raccordement ferroviaire par trains-trams de la ligne du Nord au Kirchberg depuis la Gare centrale et la Gare périphérique Dommeldange ;
- l'étude d'autres extensions du réseau ferré en vue de connecter les polycentres d'habitation et d'activités de la Ville de Luxembourg ;
- la construction d'un nouveau viaduc « Pulvermühle » ;
- la progression des investissements prévus dans le cadre de la reconversion des friches industrielles du site Belval ;
- la réalisation du projet Eurocap Rail et du raccordement au TGV est-européen.

Ces importants investissements dans l'infrastructure du réseau ferré sont combinés à un renouvellement conséquent du matériel roulant. Ainsi, le but affirmé de pouvoir proposer aux clients à tout moment un matériel en nombre suffisant et adapté à leurs besoins se concrétisa fin 2004 par la présentation de la première locomotive de la nouvelle série 4000. 19 de ces locomotives bitension du type BR 185 vont encore être livrées jusque mars 2005. Par ailleurs, la plupart des 85 nouvelles voitures à voyageurs à 2 niveaux ont été livrées en fin d'année 2004. Finalement, le dossier en vue de l'acquisition de véhicules hybrides du type train-tram a déjà été préparé.

2.1.4. La sécurité dans l'entreprise

Depuis sept ans, les CFL n'ont plus enregistré d'accident mortel. Ceci est principalement dû aux mesures mises en place pour améliorer la sécurité ferroviaire ainsi que la sécurité de travail. Une bonne gestion documentée dans le domaine de la sécurité constitue une base solide pour instaurer un système de management de la sécurité au sein de l'entreprise. Un tel système permettra dans un futur proche aux CFL de gérer tous les domaines qui ont une influence sur la sécurité ferroviaire et d'y apporter une amélioration continue.

2.1.4.1. *La sécurité ferroviaire*

Depuis l'instauration de leur plan d'action "amélioration de la sécurité ferroviaire" en 1997, les CFL ont continuellement investi dans des mesures globales et ponctuelles de sécurisation de la circulation ferroviaire. En 2004, les mesures suivantes ont été réalisées:

98,8% des signaux fixes principaux sont équipés de l'installation de la répétition de la position des signaux. Les 6 signaux fixes principaux auprès desquels l'équipement s'avère difficilement réalisable du point de vue technique, font l'objet d'une étude de risque.

L'état actuel de l'équipement du matériel roulant avec le système MEMOR II+ et avec la RST est le suivant:

Tous les engins CFL des séries AE 2000, AE 2200, AE 250/260, AE 300, LD 1800, AD 2100, AD VT628, LE 185, LE 3600, LE 3000, LE 4000, LD 850, LD 900 et LD 800 sont équipés du MEMOR II+ ou d'un autre système reprenant les mêmes fonctionnalités. Les différentes séries de locotracteurs suivront sous peu.

Les locomotives T 13 de la SNCB sont équipées, les 22 automotrices AM 96 susceptibles de circuler sur le réseau CFL sont prévues pour être équipées en 2005. Un problème d'adaptation de la mémoire temporaire du système MEMOR II+ à la réglementation SNCB est en cours de résolution.

En ce qui concerne les engins de traction de la SNCF, on note qu'à ce jour aucun n'est équipé par le système MEMOR II+.

L'installation nécessaire pour la circulation sous ETCS niveau 1 des 3 tronçons de ligne, Mersch - Michelau, Ettelbruck - Diekirch et Ettelbruck - Bissen a été terminée en 2004 et les travaux d'installation du lot 2 (Mersch - Lorentzweiler - Dommeldange) et du lot 4 (Dippach - Luxembourg - Sandweiler) ont débuté.

L'équipement nécessaire à la conduite sous ETCS niveau 1 vient également d'être installé sur 3 autorails de la série 2100, sur 4 automotrices de la série 2000 et sur 1 locomotive de la série 3000. Des tests sur les 3 tronçons de ligne précités ont déjà été effectués en parcours haut-le-pied.

Les négociations entre les CFL et la SNCF concernant l'installation du système de sécurité français KVB sur la ligne Luxembourg – Bettembourg/frontière, en vue de faire circuler des rames TGV, sont entamées.

En tant que transporteur ferroviaire, les CFL appliquent depuis le mois d'avril 2004 un Plan d'Opérations Interne (POI) pour le triage de Bettembourg. Ce plan a été établi en collaboration avec l'Inspection du Travail et des Mines et le consultant alsacien "Apave" et décrit la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant les substances dangereuses.

6 cas de dépassement d'un signal fixe principal et 5 cas de dépassement d'un signal fixe de barrage en position fermée ont été recensés. Des audits auprès des conducteurs d'engins moteurs CFL et étrangers ont été entrepris et les CFL ont sollicité les réseaux limitrophes à approfondir la connaissance sur nos lignes auprès de leur personnel de conduite. En outre, des pourparlers sont entamés en vue d'un entraînement obligatoire des conducteurs d'engins moteurs étrangers dans notre simulateur de conduite.

Malheureusement 3 cas de happement de véhicules routiers privés, dont 2 cas mortels, sur des passages à niveau se sont produits. Dans le cas du PN65 à Mensdorf, les CFL ont invité l'Administration des Ponts et Chaussées à revoir la signalisation routière et à couper les branches des arbres longeant la route. Parallèlement, des pourparlers avec les administrations gouvernementales et communales concernant la suppression des 10 passages à niveau réputés les plus dangereux du point de vue circulation routière continuent. Dans certains cas, des plans de passages inférieurs ou supérieurs respectivement de contournement sont déjà établis.

Comme chaque année, les CFL ont assuré des formations théoriques et pratiques des forces d'intervention externes, avec entre autres un exercice pratique dans le tunnel près de la gare de Wiltz, sur l'embranchement de la WSA à Bascharage ainsi que dans le tunnel près de Goebelsmühle. A chaque fois des scénarios différents avec nécessité de déclenchement du "Plan nombreuses victimes" ont été simulés.

2.1.4.2. *La sécurité du travail*

L'analyse des statistiques de l'année 2004 confirme que les efforts entrepris en la matière ont consolidé la tendance vers le bas de l'évolution du nombre des accidents de travail. A remarquer que les CFL ont réussi à éviter tout accident mortel depuis plus de six ans.

S'il est vrai que les efforts mis en œuvre ont entraîné une baisse sensible des accidents de travail au sein des CFL, il y a en revanche lieu de remarquer une recrudescence des accidents de trajet. Cette tendance reflète une évolution qui frappe l'ensemble des divers secteurs économiques luxembourgeois. Ainsi, sur les 8.084 accidents routiers qui se sont produits en 2003, plus de la moitié ont été des accidents de trajets. L'Association d'Assurance contre les

Accidents a recensé 33.386 accidents qui ont eu lieu lors d'une activité rémunérée : 18,9 % étaient des accidents de trajet ! L'Union des Entreprises Luxembourgeoises a, en conséquence, décidé d'endiguer ce phénomène néfaste en lançant une vaste campagne de sensibilisation et de prévention.

Les CFL ont décidé de se rallier à cette initiative.

2.1.4.3. *Le « Safety Management System »*

Conformément aux exigences du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de la validité des licences des entreprises ferroviaires qui demande que les CFL doivent produire, au plus tard trois ans après la délivrance de la licence, une attestation d'un organisme d'audit accrédité moyennant laquelle cet organisme reconnaît la conformité du système de gestion de la sécurité aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 9001, le Service Stratégie et Développement des CFL a entamé les travaux pour la réalisation du "Safety Management System" (SMS) des CFL.

Ce "Safety Management System" (SMS) devra permettre de démontrer de façon retraceable que:

- les services offerts par les CFL sont conformes aux exigences de sécurité,
- les processus des CFL sont transparents, vérifiés et sûrs,
- d'éventuelles erreurs peuvent être découvertes prématurément et évitées dans la suite,
- l'efficacité des processus est contrôlée et améliorée à intervalles réguliers de façon à garantir les objectifs de politique de sécurité des CFL.

Pour la réalisation de ce "Système de Management de la Sécurité", le groupe de pilotage SMS des CFL s'est associé le concours des consultants Emch+Berger AG et Bureau Veritas International (Suisse) pour les guider dans la démarche. A l'issue de cette démarche, la réalisation d'un "Manuel de sécurité SMS" devrait permettre d'atteindre des objectifs décrits ci-dessus dans une approche de processus.

L'audit final du "Safety Management System" (SMS), à mettre en place conformément aux exigences des Règlements grand-ducaux afférents, se fera par la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH), qui dans le cadre des demandes d'attribution de la licence ferroviaire et du certificat de sécurité national a déjà procédé à l'établissement d'un rapport préliminaire des structures des CFL mises en place pour répondre aux exigences de sécurité techniques et opérationnelles en juillet 2004.

2.1.5. La qualité au sein de l'entreprise

2.1.5.1. *La qualité réalisée*

L'agrandissement de plusieurs parkings P&R a permis d'offrir au total 277 places de stationnement supplémentaires aux clients des CFL, dont 10 emplacements pour les personnes à mobilité réduite.

L'acquisition du nouveau matériel voyageur a fait progresser considérablement les efforts de l'entreprise dans le domaine de la qualité. Au mois de juin 2004, la première automotrice du type TER2Nng a été mise en service, bientôt rejointe par les nouvelles voitures à 2 niveaux.

Les travaux de rénovation de la salle d'attente et du guichet en gare de Bettembourg ont été achevés en 2004. Dorénavant les clients y bénéficient d'une salle d'attente confortable et accueillante.

La "hotline gares 5757" (24/24 hres, répondeur en dehors des heures de bureau) permet à chaque agent des CFL d'informer le service IF de toute non-conformité qualité-gare constatée.

- Personnes à mobilité réduite

Fin 2004, 16 des gares et arrêts CFL ont été évalués par rapport à leur accessibilité pour personnes handicapées : Luxembourg, Bettembourg, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Pétange, Mersch, Rodange, Schifflange, Differdange, Dudelange-Ville, Dudelange-Usines, Dudelange-Centre, Berchem, Wasserbillig, Noertzange et Diekirch.

Cette évaluation, qui à chaque fois prend en compte le parking, le bâtiment de la gare et le(s) quai(s), sera étendue progressivement à l'ensemble du réseau CFL.

Les informations générales concernant l'accessibilité des gares évaluées peuvent être consultées dans l'annexe «Informations sur l'accessibilité des gares et arrêts CFL», disponible gratuitement aux guichets de vente. Des fiches détaillées de chaque arrêt évalué peuvent être obtenues auprès des CFL ou auprès de "Info-Handicap" et fournissent encore davantage de détails techniques ainsi qu'un schéma de l'arrêt concerné. Ces informations peuvent également être consultées sur les sites Internet www.welcome.lu et www.cfl.lu .

- Réclamations / Suggestions

L'analyse des statistiques des réclamations/suggestions traitées indique une nette diminution des réclamations soumises à l'encontre des CFL. En effet, si pour 2003 les CFL ont encore enregistré 848 points de réclamations, en 2004 le nombre des points de réclamations a régressé à 657 unités, ce qui correspond à une réduction des réclamations de l'ordre de 22%. Surtout les réclamations en matière de ponctualité et de qualité du matériel roulant ont fortement diminué.

2.1.6. L'entreprise et l'environnement

Dans sa déclaration de 2004, le gouvernement s'est engagé à réserver un effort particulier au développement de l'infrastructure ferroviaire. La finalité en est d'assurer un développement des infrastructures et une réorganisation des transports sur base d'un concept intégré qui permet d'atteindre un taux de répartition des déplacements transport en commun/trafic individuel motorisé de 25/75 %. Les CFL contribuent par la mise en œuvre d'une politique favorable à l'environnement à l'atteinte de cet objectif.

La Division Environnement du service QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) a assuré la coordination, ensemble avec les services et bureaux d'étude concernés, de l'élaboration des demandes d'autorisation suivant la loi relative aux établissements classés, ceci pour les projets suivants: mise à double voie Luxembourg-Pétange, construction de l'arrêt Belval-Usines, extension du viaduc Pulvermühle, ligne ferroviaire Luxembourg vers Kirchberg. Pour les chantiers, une méthodologie générale a été élaborée portant sur la réutilisation respectivement l'élimination des déblais de voie, applicable à tous les projets d'infrastructure.

Le dossier de demande d'autorisation du site "Container Logistics Bettembourg" a également été finalisé et sera introduit en 2005.

Le principe de la collecte séparée des déchets, opérationnelle en Gare de Luxembourg, a été étendu aux gares de Wasserbillig, Pétange, Mersch et Ettelbruck.

Les plaintes de différents riverains du chemin de fer quant aux éventuels désagréments leur causés par la circulation des trains ont été analysées et traitées sous tous les points de vue. Les personnes en cause ont été informées de l'état des choses et des suites réservées à leurs réclamations.

Les Ateliers de Luxembourg se sont vus décerner le label de la "Superdreckskescht fir Betriiber" pour leur excellent concept de management des déchets.

2.1.7. Le transport de personnes

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

- Généralités

L'exercice 2004 est marqué par une progression du trafic en général, ce surtout à destination de nos pays immédiatement limitrophes, à savoir l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas. Pour ce qui est du trafic à destination de la Suisse et de l'Italie, la régression enregistrée depuis deux exercices se reconduit, ce surtout à cause de la suppression de toute liaison de nuit.

- Destination Belgique

Tout comme pour les exercices précédents, les résultats en trafic CFL-SNCB ont évolué positivement, ceci grâce aux produits-phare qui sont "ESCAPADE" et "PASS PARTOUT".

La vente du produit "ESCAPADE", destiné aux voyageurs isolés ou aux mini-groupes de 2 à 5 personnes a progressé de 20,69% en nombre de titres de transport émis et de 24,64% en chiffre d'affaires au cours de l'année 2004. Le nombre de titres vendus s'élève à 30.850 exemplaires pour le transport de 42.783 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 14,50 €(prix au 14.12.03), a généré un chiffre d'affaires qui a progressé de 6,64% par rapport à l'exercice 2003.

- 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 positivement de quelque 4,51% en nombre de titres vendus.

Aussi est-il que le trafic général à destination de l'Allemagne a progressé durant l'exercice 2004 de quelque 8,30% en chiffre d'affaires.

- Destination France

Contrairement à l'exercice 2003, les ventes à destination de la France enregistrent en 2004 une progression, de l'ordre de 4,00% en chiffre d'affaires.

2.1.7.2. *Les trains spéciaux et les événements pro ferroviaires*

A l'instar des années précédentes, les CFL ont organisé et assuré le transport à l'occasion de diverses manifestations traditionnelles, folkloriques ou culturelles.

2.1.7.3. *La ponctualité*

Pendant l'année 2004, 1596 sillons de trains étaient alloués, dont 899 au trafic voyageurs et 328 au trafic fret. 369 sillons étaient des parcours de service ou des locomotives circulant à vide.

Au total quelque 40.698 trains de fret, dont 5.277 trains de desserte des embranchements privés, ont circulé pendant l'année 2004. Ces 40.698 trains ont parcouru 1.115.000 km. Par rapport à 2003, le nombre de trains de fret a diminué de 10,1% et le kilométrage parcouru de 4,3%.

Côté trains de voyageurs, on note 231.437 trains ayant parcouru 6.193.000 km. Par rapport à l'an 2003, le nombre de trains voyageurs a augmenté de 2,2%, le kilométrage parcouru de 1,8%.

La ponctualité du service voyageurs a été une des préoccupations majeures des CFL pendant l'année 2004. Durant cette période, le "Groupe de Travail Ponctualité" s'est réuni quatre fois pour analyser les résultats et constater une nette amélioration de la ponctualité en 2004.

Le degré de ponctualité des trains de voyageurs du service national (i.e. retard inférieur à 5'), qui en 2003 était en moyenne de 93,4%, a augmenté au cours de l'année 2004 de 2,7 points pour atteindre le très bon taux de ponctualité de 96,1%. Ce bon résultat est le reflet de la fin du chantier important du Viaduc Bissereck à l'entrée Nord de la gare de Luxembourg.

On constate également une légère augmentation de la ponctualité en trafic international. 85,3% des trains internationaux accusaient un retard de moins de 5 minutes. L'axe de transit Bruxelles - Bâle, avec un taux de ponctualité de 72,6%, ainsi que l'axe Luxembourg - Nice avec 77,4% sont les moins performants.

Pour les relations transfrontalières, l'axe Luxembourg - Thionville est le moins ponctuel (87,7% de trains ponctuels), suivi du sillon Luxembourg - Trier (92,3%). Notons toutefois qu'il s'agit dans les deux cas d'une augmentation considérable respective de la ponctualité de 4,3 points et de 11,6 points par rapport à l'année 2003.

Côté fret, les analyses de la ponctualité relevée en gare de Bettembourg ont montré que 80,3% (79,5% en 2003) des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (78,2% pour les trains de fret internationaux et 85,5% pour les trains de fret nationaux). Sur l'axe de transit France - Belgique, le taux de ponctualité était de 78,7% à l'entrée et de 79,3% à la sortie du réseau CFL.

Par rapport à l'année 2003, on note une diminution de 0,8 points pour les trains de fret en général et une amélioration de 4,6 points pour les trains de fret de transit.

2.1.8. Le transport de fret

2.1.8.1. *L'évolution du trafic*

Après avoir baissé de près de 10 % en 2003, le tonnage total Fret connaît en 2004 une progression de 5,3 %. Cette évolution positive s'explique par un début de reprise économique et par un accroissement sensible des trafics de transit.

unité: millier de tonnes

<u>Trafic total</u>	2002	2003	2004	variations en %	
				2004/2003	2004/2002
Départ / Arrivée	8.214	7.744	7.999	+ 3,3	- 2,6
Transit	6.988	6.036	6.721	+ 11,3	- 3,8
Sous-total	15.202	13.780	14.720	+ 6,8	- 3,2
National	2.723	2.440	2.356	- 3,4	-13,5
Total	17.925	16.220	17.076	+ 5,3	- 4,7

En comparant les tonnages transportés en 2003 et 2004, la progression du trafic international atteint 6,8 % alors que les transports nationaux sont légèrement en baisse.

unité: millier de tonnes-km

<u>Trafic total</u>	2002	2003	2004	variations en %	
				2004/2003	2004/2002
Départ / Arrivée	261.456	252.631	276.888	+ 9,6	+ 5,9
Transit	253.008	229.799	241.951	+ 5,3	- 4,4
Sous-total	514.464	482.430	518.839	+ 7,5	+ 0,9
National	102.911	85.653	81.195	- 5,2	- 21,1
Total	617.375	568.083	600.034	+ 5,6	- 2,8

Ce deuxième tableau fait ressortir une augmentation de 5,6 % des tonnes/kilomètres.

2.1.8.2. *Le trafic intérieur*

La baisse de 3,4 % du trafic national concerne surtout les exportations de clinker de ciment et de produits sidérurgiques via le Port de Mertert.

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

La progression plus importante en Import (+ 3,9 %) qu'en Export (+ 2,4 %) se manifeste surtout dans les secteurs de la sidérurgie, des produits pétroliers et des matières pour la construction.

2.1.8.4. *Le trafic de transit*

Après une baisse sensible au courant de 2003 le trafic de transit connaît en 2004 une progression de 11,3 %. Les secteurs les plus concernés sont les combustibles solides, le trafic combiné, et les produits pétroliers.

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>	2002	2003	2004	variations en %	
				2004/2003	2004/2002
International					
Départ	137,4	137,3	94,4	- 31,2	- 31,3
Arrivée	136,7	115,9	80,0	- 31,0	- 41,5
Transit	3.227,8	2.774,4	3.180,9	+ 14,7	- 1,5
Sous-total	3.501,9	3.027,6	3.355,3	+ 10,8	- 4,2
National	38,1	36,1	34,9	- 3,3	- 8,4
Total général	3.540,0	3.063,7	3.390,2	+ 10,7	- 4,2

unité: millier de tonnes-km

<i>Trafic intermodal</i>	2002	2003	2004	variations en %	
				2004/2003	2004/2002
International					
Départ	2.566	2.626	1.585	- 39,6	- 38,2
Arrivée	2.827	2.480	1.899	- 23,4	- 32,8
Transit	115.160	98.630	113.232	+ 14,8	- 1,7
Sous-total	120.553	103.736	116.716	+ 12,5	- 3,2
National	1.826	1.733	1.674	- 3,4	- 8,3
Total général	122.379	105.469	118.390	+ 12,3	- 3,3

Après les pertes significatives, mais ponctuelles, en 2003 (-13,9%), le tonnage 2004 est revenu à un niveau comparable à celui de 2002, bien que toujours en dessous de celui-ci.

Le transfert de trafic intermodal sur l'axe Belgique-Allemagne-Italie est toujours constant et régulier, ce qui explique cette différence.

2.1.9. Le transport combiné

2.1.9.1. *La filiale CLB S.A. – Container Logistics Bettembourg*

Dans le cadre des activités de transport combiné, CLB S.A. offre, outre la gestion du terminal rail / route, des prestations de transports rail et route ainsi que les services logistiques et administratifs complémentaires. Face à une évolution très mouvementée du transport combiné international, CLB a su affirmer son positionnement et développer son activité:

Dans le souci d'une amélioration continue en matière de qualité, de sécurité et d'environnement, après la certification ISO 9001 obtenue en 2002, CLB a reçu en septembre 2004, les certifications OHSAS 18001 et ISO 14001.

Avec 30.500 manutentions de containers maritimes sur l'année, les activités terminalistiques sont restées stables par rapport à 2003.

En avril 2004 CLB S.A. a mis en place une navette ferroviaire entre Bettembourg et Anvers-Mainhub dont elle assure le fonctionnement et l'exploitation.

Depuis le second semestre 2004, CLB offre les prestations d'un 2ème opérateur ferroviaire. Dorénavant, grâce à la collaboration de CLB avec les opérateurs ICF et TRW, les pays suivants sont desservis au départ de Bettembourg : Italie, Espagne, Portugal, Belgique, Pays-Bas, France, Suisse, Allemagne.

L'activité de commissionnage de transport est en développement.

Le chiffre d'affaire de CLB apparaît en repli de 2%. Selon les estimations, CLB doit réaliser une perte en 2004.

En matière de ressources humaines, une convention collective est entrée en vigueur en juillet 2004, pour une durée de 3 ans. L'effectif au 31.12.04 est de 32 personnes.

En matière de renouvellement des moyens techniques, un engin de manutention a été remplacé en mai 2004 par un nouvel engin intermodal avec Piggy Back. Cet engin peut réaliser des manutentions d'un poids de 46t ou jusqu'à une distance de 6,40m et permet une grande flexibilité tant dans son utilisation que dans son exploitation.

2.1.10. Les ressources humaines

2.1.10.1. *Le personnel actif*

Le tableau ci-après regroupe les embauchages, s'élevant au total à 36 agents, respectivement les reprises soit par exemple après un congé sans traitement (10 agents), soit d'une filiale CFL (5 agents), réalisés au cours de l'exercice 2004 pour la société mère des CFL:

Cadre hors statut	1	agent
Employés privés à contrats individuels	1	agent
Carrière inférieure	20	agents
Carrière artisanale	18	agents
Carrière moyenne	3	agents
Carrière supérieure	8	agents
Total:	51	agents

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 142, l'effectif sur place a connu une diminution de 91 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 3007 ETP¹, tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2004 s'est élevé à 3006 personnes.

Ci-après le tableau récapitulatif du personnel du groupe CFL sur place en date du 31 décembre 2004:

	<i>Hors statut</i>	<i>Cadre permanent</i>	<i>Personnel auxiliaire</i>	<i>Autres</i>	<i>TOTAL</i>	<i>ETP à déduire²</i>	<i>TOTAL ETP</i>
Société mère	42	2938	23	3	3006	26,85	2979,15
ELC	0	31		8	39	0,75	38,25

¹ Equivalent Temps Plein

² mi-temps, temps partiel

CFL-Evasion	0	2		6	8	1	7,00
CFL-Immo	1	6		2	9		9,00
C.L.B. S.A.	0	0		32	32		32,00
ACTS S.A.	0	0		16	16		16,00
Totaux	43	2977	23	69	3110	28,60	3081,40

2.1.10.2. *Le personnel retraité*

A la date du 31 décembre 2004, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3903.

2.1.11. Les moyens d'exploitation

2.1.11.1. *Les installations fixes et les équipements*

2.1.11.1.1. 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 2004, la longueur totale des lignes s'élève à 275 kilomètres, dont:

- 140 kilomètres à double voie,
- 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,
- 527 kilomètres de voies en courant alternatif monophasé 25 kv/50Hz.

2.1.11.1.2. Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

- Contrôle de la vitesse des trains
Les essais fonctionnels sur le lot 1 (ligne d'essai Cruchten - Ettelbrück-Bürden ; Ettelbrück - Bissen et Ettelbrück - Diekirch) ont été poursuivis, la phase d'essai commercial sur le lot 1 débutera au mois de février 2005.
Les travaux d'études et de programmation pour l'aménagement des lots 2 (Mersch ; Lorentzweiler et Dommeldange) et 4 (Luxembourg - Dippach-Reckange et Sandweiler-Contern) ont commencé. Les travaux de montage en campagne débuteront au mois de janvier 2005.

- Passages à niveau
Dans le cadre du projet de renouvellement systématique des passages à niveau sur le réseau CFL, 7 passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée.
Dans le cadre du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire de la ligne de Kautenbach à Wiltz, dix PN ont été transformés en PN "clé à l'usager" pour garantir un maximum de sécurité.

2.1.11.1.3. Mobilité.lu et les projets en relation avec la mobilité

- Études

Aménagement de la Tête Nord de la Gare de Luxembourg.

Les études d'avant projet sommaire pour le viaduc de dédoublement de Pulvermuehle ont été réalisées et les études d'avant-projet détaillé entamées. Les études de faisabilité et d'avant projet sommaire en vue de la reconstruction du souterrain sud ont été réalisées. Les études d'avant projet sommaire concernant l'adaptation des quais et marquises de la gare en vue de la circulation du matériel deux niveaux, du TGV et des trains-trams ont été entamées.

Aménagement des Têtes Sud et Ouest de la Gare de Luxembourg.

Les études d'avant projet sommaire pour l'aménagement des Têtes Sud et Ouest de la Gare de Luxembourg en vue du raccordement des nouvelles lignes Luxembourg-Esch/Alzette et Luxembourg-Bettembourg, du plateau de Kirchberg et du Findel ont été réalisées.

Raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et de Findel.

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

Construction d'un Centre de Remisage et de Maintenance à Luxembourg-Ville.

Les études et mises en soumission relatives à l'implantation d'un bâtiment modulaire pour les besoins des Services GR et TR sont réalisées. Le début des travaux sur site est prévu pour l'exercice 2005.

Mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg.

Les travaux d'études concernant la mise à double voie de la ligne ont été poursuivis. Les études géotechniques ont été mises en soumission, adjugées et démarrées. Les travaux de génie civil concernant les trois premiers ponts de la ligne ont été mis en soumission et adjugés. Les études en vue de la suppression des passages à niveau de la ligne de Pétange à Luxembourg ont été poursuivis sous le pilotage de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Nouvelle gare ferroviaire à Belval-Usines.

Les études d'avant projet détaillé concernant la nouvelle gare ferroviaire à Belval-Usines ont été entamées.

- Travaux

Raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et de Findel.

La réalisation des travaux de terrassement pour l'arrêt ferroviaire à la nouvelle aérogare au Findel a été entreprise en 2004.

Ligne Zoufftgen-Luxembourg. Aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange.

La pose de 2 appareils de voie et de 1150 m de voie courante est effectuée, tous comme les travaux de raccordement de la voie Alzingen-Luxembourg à la voie Bettembourg-Luxembourg au Triangle de Fentange, les modifications aux voies et aux appareils de voie en Gare de Luxembourg (Secteur Sud) en vue de la mise en service du Triangle. Les travaux d'infrastructures relatifs au ripage de la 3e voie sur le tronçon de ligne Berchem-Nord à Luxembourg-Sud et l'aménagement d'un bâtiment modulaire pour l'installation d'un nouveau poste de signalisation décentralisé à Berchem ont été réalisés.

Gare de Belval-Usines

Le renouvellement de 4 appareils de voie est achevé et les travaux de construction métallique en vue de la réalisation d'une passerelle provisoire ont été mis en soumission.

Ligne Luxembourg – Wasserbillig

Les travaux de reconstruction du passage inférieur situé au Scheidhof ont été poursuivis et le nouvel ouvrage a été mis en place par autoripage®.

2.1.11.1.4. Autres projets et travaux

- Renouvellement et modernisation aux installations de voie

Ligne Luxembourg - Troisvierges

Renouvellement complet sur une longueur de $\pm 7,6$ km

Ligne Kautenbach – Wiltz

Renouvellement complet de la voie du tronçon de ligne de Kautenbach à Wiltz. Pose de voie courante sur traverses en béton monobloc et ballast en pierres naturelles.

Ligne Luxembourg – Kleinbettingen

Renouvellement de voie complet entre Mamer et Kleinbettingen sur 5,5 km.

Ligne Berchem/Nord – Oetrange et Courbe de raccordement Alzingen

Renouvellement de voie complet sur traverses en béton et ballast en pierres naturelles entre Berchem/Nord et Oetrange sur 10 km et de la courbe de raccordement entre Luxembourg et Alzingen sur une longueur de 1,0 km.

Ligne Zoufftgen – Luxembourg

Renouvellement des rails par la pose de LRS (Longs Rails Soudés) et renouvellement de la fixation des rails sur la ligne de Bettembourg/frt à Luxembourg.

- Adaptation et modernisation aux installations de signalisation

Gare de Sandweiler-Contern

Modernisation des installations de sécurité et aménagement d'un poste de signalisation décentralisé avec intégration de la commande dans le PSI de Luxembourg.

Triage central Bettembourg-Dudelange

Modernisation des installations logistiques avec intégration du 4e faisceau de débranchement dans le tir au but. Renouvellement et modernisation des freins de voie primaires par la pose de nouveaux freins de voie primaires de la dernière génération.

Gare de Rodange

Adaptation, respectivement déplacement des installations de block à Mont St. Martin et Athus suite à la mise en service de la nouvelle ligne Athus - Mont St. Martin.

- Adaptation et modernisation des installations de traction électrique

Gare de Luxembourg

Installation d'une caténaire escamotable aux ateliers de Luxembourg,
Achèvement des travaux d'adaptation des installations caténaires dans le cadre du projet de remise à niveau du Viaduc de Pulvermuehle,
Electrification d'une voie de stockage aux ateliers de Luxembourg,
Mise en service de 2 nouveaux postes de traction en gare de Luxembourg.

Gare de Bettembourg

Adaptation des installations de traction électrique des voies 21 et 64.

Gare d'Esch/Alzette

Poursuite des travaux de mise à niveau des installations de traction électrique complété par un nouveau découpage électrique.

Gare de Rodange

Achèvement des travaux d'adaptation et de renouvellement des installations caténaires dans le cadre du projet de modernisation.

Gare de Pétange

Adaptation des caténaires dans le cadre de la création d'un nouvel arrêt au lycée Mathias Adam.

Ligne de Luxembourg à Troisvierges

Adaptation des installations de traction électrique à la suite du renouvellement de la voie entre les gares de Clervaux et de Troisvierges,
Achèvement des travaux d'adaptation et de renouvellement des installations caténaires dans le cadre du projet de modernisation de la ligne de Kautenbach à Wiltz.

Ligne de Berchem à Oetrange

Adaptations des installations de traction électrique à la suite du renouvellement de la voie entre les gares de Berchem et de Oetrange.

Réseau

Installation de 14 transformateurs de service auxiliaires supplémentaires destinés au réchauffage des aiguilles.

- Adaptation et modernisation des installations de télécommunication

Gare de Luxembourg

Modernisation et extension du poste de commande téléphonique universel, de sonorisation, d'équipements radiotéléphoniques et d'appareils enregistreurs permettant

l'intégration des équipements de télécommunications du futur poste de signalisation décentralisé à Berchem.

Gare de Sandweiler-Contern

Montage et mise en service d'un poste de commande téléphonique universel, d'équipements de sonorisation, d'équipements radio-téléphoniques et d'appareils enregistreurs, dans le cadre de modernisation des installations de signalisation et de télécommunications et intégration dans le poste de desserte à Luxembourg.

Poste de commande du Dépôt de Luxembourg

Montage et mise en service d'un poste de commande téléphonique universel, d'équipements de sonorisation et d'équipements radio-téléphoniques.

Gare d'Ettelbruck

Modernisation et extension du poste de commande téléphonique universel, d'équipements de sonorisation, d'équipements radio-téléphoniques et d'appareils enregistreurs, dans le cadre du projet de modernisation des installations de signalisation et de télécommunications de la ligne Kautenbach - Wiltz.

Gare de Kautenbach et Wiltz

Montage et mise en service d'un poste de commande téléphonique universel, d'équipements de sonorisation, d'équipements radio-téléphoniques, d'horloges et d'appareils enregistreurs.

Gares de Pétange et de Rodange

Montage et mise en service d'un système d'information aux voyageurs

Réseau

Planification de la couverture et de la performance du réseau GSM-R en fonction des besoins de tous les utilisateurs de cette infrastructure intégrée, y compris les applications sécuritaires de contrôle / commande des trains.

Montage et mise en service d'un équipement d'un poste de commande téléphonique universel de test et d'écolage permettant d'instruire le personnel technique des CFL et de réaliser des contrôles et des tests des pièces de rechange, des modifications à la software et du matériel défectueux retourné après réparation en usine.

Renouvellement et modernisation du système d'exploitation du parking CFL payant en gare de Luxembourg.

- Renouvellements et entretiens aux bâtiments et ouvrages

Ligne du Nord

Travaux d'entretien et de confortement dans les tranchées rocheuses

Travaux en vue de la reconstruction de 23 aqueducs mis en soumission et adjugés.

Abris pour voyageurs aux gares et haltes de Dommeldange, Clervaux et Troisvierges et Wiltz.

Etude de faisabilité pour l'implantation de 2 ascenseurs dans l'ancien passage souterrain de la gare de Mersch.

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig

Travaux de réaménagement du parking d'accueil P&R et confection d'un socle pour abris voyageurs à Manternach.

Abris pour voyageurs en gares de Wasserbillig et Oetrange.

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen

Travaux d'extension du parking d'accueil P&R à Kleinbettingen.

Travaux de renouvellement des deux quais à voyageurs et remise en état du bâtiment voyageurs en gare de Mamer.

Ligne de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange

Abris pour voyageurs en gares de Hollerich, Dippach et Rodange.

Bandes de guidage pour personnes malvoyantes, nouvelle signalétique et renouvellement de l'installation d'éclairage en gare de Pétange.

Travaux de génie civil relatifs à la construction du nouvel arrêt « Pétange-Lycée ».

Gare de Luxembourg

Fourniture, montage et mise en service d'une installation de préchauffage électrique du matériel voyageurs

2.1.11.1.5. Le matériel roulant

- Le matériel de traction

Jusqu'à la fin de l'exercice 2004, treize locomotives électriques «bifréquence – bitension» 15 kV/16,7 Hz - 25 kV/50 Hz du type BR 185.1 de la série 4000 ont été mises en service.

Au cours de l'année 2004, les CFL ont établi avec la société Angel Trains Cargo divers contrats pour la location de 6 locomotives diesel-hydraulique de manœuvre télécommandées dont 2 locomotives du type VSFT G1206 pour les besoins de la société NEG Niebüll GmbH et 4 locomotives du type VSFT G1000 pour les besoins des CFL. Les contrats ont une durée de 36 mois avec la possibilité de reconduction des contrats à 2 reprises pour 1 année.

Le contrat de location pour les 6 locomotives Diesels-électriques de ligne du type ME26 a pris fin le 30 avril 2004.

Les moyens de traction dont disposent les CFL au 31.12.2004 sont :

- * 19 locomotives électriques de ligne bitension 3 kV/25 kV
- * 13 locomotives électriques de ligne bitension/bifréquence 15 kV/16,7 Hz - 25 kV/50 Hz,
- * 6 locomotives électriques monocourant,
- * 16 locomotives diesels-électriques,
- * 14 locomotives diesels-électriques de manœuvre,
- * 11 locotracteurs,
- * 6 locomotives électriques bicourant en location,
- * 6 locomotives diesel-hydraulique de manœuvre en location.

- Le matériel roulant voyageurs

Pour pouvoir remplacer à court terme 57 voitures omnibus « Wegmann » datant de 1965/67 et afin d'augmenter la capacité de transport dans le cadre de «mobilité.lu», le Conseil d'Administration des CFL avait approuvé dans sa séance du 27.01.2003 l'acquisition de 85 voitures à 2 niveaux , dont 52 voitures intermédiaires de 2ième classe, 15 voitures intermédiaires de 1ière et 2ième classe et 18 voitures pilotes de 1ière et 2ième avec compartiment multifonctionnel apte au transport de personnes à mobilité réduite. Au 31.12.2004, 45 voitures intermédiaires de 2ième classe étaient livrées.

Trois automotrices TER2N-ng de la série 2200 ont été mises en service en cours de l'exercice 2004.

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comprend au 31.12.2004 :

- * 29 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz,
- * automotrices électriques bitension 1,5kV/25kV,
- * 2 automotrices électriques à courant continu 3 kV,
- * 2 autorails Diesel doubles,
- * 6 autorails Diesel monocaisse,
- * 16 voitures "CORAIL" climatisées utilisées dans un parc commun SNCF-CFL et destinées au trafic international,
- * 45 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 2ième classe,
- * 60 voitures omnibus « Wegmann », dont 35 pour le trafic intérieur (sans blocage de portes), 22 marquées RIC pour le trafic international (avec blocage des portes), 1 voiture « Rendez-Vous » RIC avec compartiment cuisine pour la restauration lors d'événements spéciaux et 2 voitures transformées en fourgon-vélos (marquées RIC).

2.1.11.1.6. Le matériel remorqué fret

- Acquisitions

La commande des 520 wagons plats à bogies (360 Rnss, 60 Rilnss et 100 Rilnss-y) a été clôturée début 2004 avec la livraison du solde de 12 Rnss et de 16 Rilnss.

Pour renforcer le parc des wagons tombereaux spécialement conçus pour le transport de ferraille, la filiale EuroLuxCargo a placé début 2004 une commande pour 83 wagons Fans à Tatravagonka Poprad. La livraison est prévue pour début 2005.

- Locations

Du lot des 67 wagons Slps loués en 2003 il restait 6 wagons à fournir en 2004. Vu que le locataire n'a pu fournir que 3 wagons, le contrat de location a été réduit de 67 à 64 unités.

- Transformations

Le solde de 14 wagons d'un lot total de 50 wagons à bogie de type spécial, Shimms, a été transformé moyennant le remplacement des capots télescopiques en acier par un bâchage mécanique.

- Retraits

20 wagons Rmms loués et 10 wagons Sgns loués ont été retirés du parc, 141 wagons ont été mis hors service suite avarie grave ou mauvais état général.

- Evolution de l'effectif des wagons du parc commercial :

En fin d'exercice 2004, le parc du matériel remorqué fret comptait un total 3.146 wagons, dont 484 wagons loués. Le parc commercial a évolué de la façon suivante :

338 wagons tombereaux, dont 193 à déchargement automatique,

18 wagons couverts de type ordinaire,

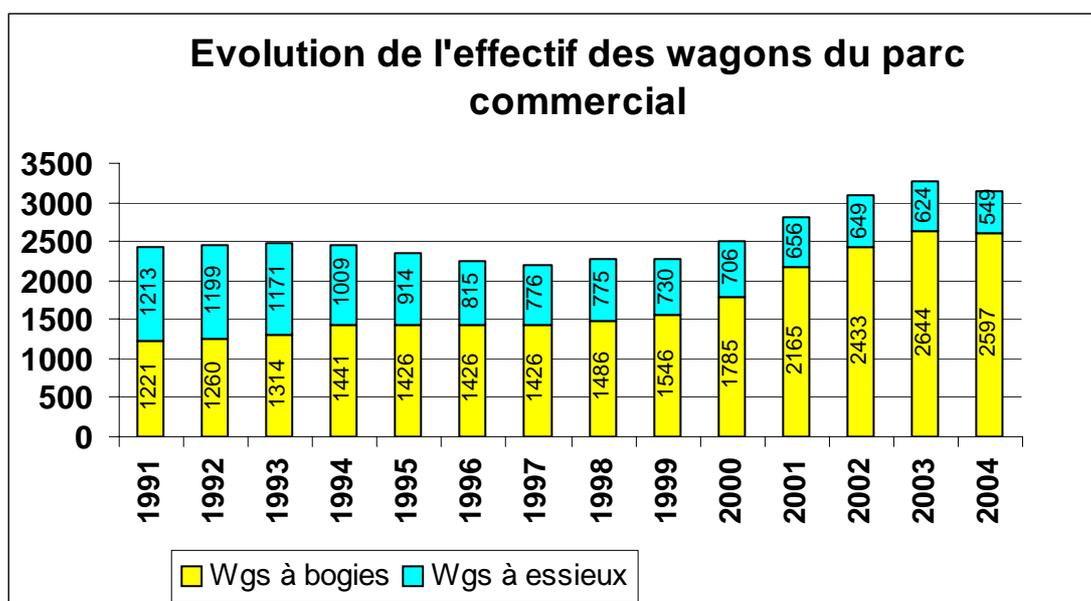
24 wagons couverts de type spécial,

324 wagons plats à 2 essieux,

2065 wagons plats à bogies dont 407 de grande longueur utile (24 et 25 m) et 241 à couverture mobile,

28 wagons à bogies pour le transport de conteneurs,

245 wagons à bogie de type spécial à berceaux et à couverture mobile pour le transport de coils,



104 wagons à toit ouvrant, dont 29 à 2 essieux et 75 à bogies. 75 wagons sont munis d'un système de déchargement automatique.

98,73 % de ces wagons, soit 3106 unités, sont aptes au trafic international. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

En 2004, la capacité de transport du parc de wagons CFL a diminué de 4.373 tonnes à 173.586 tonnes. La capacité moyenne par wagon a atteint 55,18 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 16,27 ans.

Le parc de wagons de service s'élève à 142 unités.

- Particuliers:

La filiale ACTS a immatriculé auprès des CFL 60 wagons plats à bogies du type Slps. Elle a loué 64 wagons Slps auprès de la CFL et résilié la location de 41 wagons auprès de la société WASCOSA.

2.1.11.1.7. Le matériel roulant routier

Le Service BU dispose d'un parc routier comprenant 33 autobus standard, 21 autobus articulés, dont 5 autobus à plancher surbaissé et rampe d'accès pour chaises roulantes.

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

En 2005, 14 autobus standard de la marque VOLVO BERKHOF, acquis en 1995, seront remplacés par de nouveaux bus de la marque MAN.

2.1.11.2. L'informatique

2.1.11.2.1. Les réalisations software

L'utilisation de SAP au sein des CFL et de ses filiales a été étendue ; les fonctionnalités additionnelles mises en place concernent les modules de suivi financier, de gestion des achats et de suivi des pannes du matériel roulant. Le passage à la version 4.7 du logiciel s'est déroulé avec succès.

Le choix, la mise en place et l'utilisation d'une plate-forme de développement d'applications web se sont concrétisés au courant de l'année. Un Data Warehouse regroupant diverses

informations de production a été finalisé; il servira de base à la production de statistiques et au calcul de coûts. Les CFL ont implémenté la suite logicielle Ixos pour gérer l'archivage optique de documents externes.

Les systèmes d'information CFL relatifs à la vente-voyageurs ont été préparés pour accompagner l'arrivée du billet électronique e-go. L'utilisation de l'extranet de gestion des lettres de voiture e-ldv a été étendue à six nouveaux clients fret. Une application informatique gérant la succession de l'arrivée des trains en gare sert, depuis mi-2004, de plate-forme de communication en temps réel dans la gare de Luxembourg ; une extension à d'autres gares est en cours de réalisation.

2.1.11.2.2. Infrastructure informatique

L'équipement hardware du centre de calcul a subi quelques modifications : extension et renouvellement des armoires de stockage, extension du Storage Area Network, renouvellement de serveurs.

Dans le domaine des réseaux informatiques, les améliorations suivantes ont été apportées:

- mise en place d'un câblage structuré dans le bâtiment de la Direction Générale,
- renouvellement des équipements d'accès à Internet (firewall, serveurs VPN, ...),
- renouvellement des switches d'entreprise.

Ces réalisations permettront d'améliorer singulièrement la fiabilité et le débit du réseau informatique.

2.2. Les transports publics

2.2.1. Les développements dans le domaine des transports publics

2.2.1.1. *Le cadre légal des transports publics*

La nouvelle loi du 29 juin 2004 détermine le cadre d'organisation des transports publics dans le Grand-Duché de Luxembourg. Son entrée en vigueur était fixée au 1^{er} janvier 2005.

Les travaux rédactionnels d'un projet de loi, modifiant la loi précitée du 29 juin 2004 ont été entamés au début du 4^e trimestre 2004 suite à l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 qui prévoit que la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics fera l'objet d'une « *révision en vue d'une organisation commune des différents réseaux d'exploitation, respectueuse du principe de codécision entre instances responsables* ».

2.2.1.2. *La tarification des transports publics*

Le projet d'introduction d'un système de perception tarifaire électronique sur tout le réseau de transport public du Grand-Duché, dénommé e-go et entamé en 2002 a été poursuivi.

Le groupe d'accompagnement du projet « billet électronique » décide l'introduction définitive du système tarifaire « E-go ».

L'année 2004 a notamment servi à absolver les travaux d'équipement des autobus affectés aux réseaux du RGTR et des TICE.

Dans 80 % des autobus, les nouveaux oblitérateurs ont déjà été installés. L'émission des billets réseau et courte distance se fait désormais dans ces bus par des imprimantes, de sorte que ni les entreprises de transport, ni les conducteurs des autobus n'ont plus à gérer des stocks de billets préimprimés.

Pour ce qui est des gares et haltes, l'équipement en valideurs a suivi son cours d'après un programme défini de commun accord entre le Ministère des Transports, la firme SMARTTEC, ainsi que les CFL. Aux termes de ce programme, l'équipement des gares et haltes est prévu en plusieurs phases, à savoir:

Dans une 1^{re} phase, les valideurs E-go sont installés à proximité immédiate des oblitérateurs existants. Dans ce contexte, une priorité a été accordée aux gares et haltes des lignes 60 et 70.

Dans une seconde phase, les gares et haltes restantes sont équipées du nouveau matériel.

Afin de permettre l'introduction définitive du nouveau système, les démarches suivantes ont été entamées:

- Définition définitive du modèle de la machine de vente (distributeur de billets) automatique E-go,
- Création des conditions nécessaires en interne des CFL aux niveaux informatique et comptable pour l'introduction du système dit « autoloading », système permettant au client de se pourvoir d'un titre de transport sans devoir passer auprès d'un point de vente.

Les travaux d'installation des gares et haltes des CFL une fois achevés fin 2005, le système e-go sera opérationnel sur tout le Grand-Duché.

2.2.2. Les transports publics par rail

2.2.2.1. *Les transports nationaux*

- Résultats des comptages effectués par ILReS au mois d'octobre 2004.

Les résultats des comptages en question ont permis d'enregistrer une légère progression de l'ordre de 1% par rapport à l'exercice 2003. Dans ce contexte, il importe de faire relever que les évolutions positives en termes de nombre de clients qui ont pu être constatées en particulier sur la ligne du Nord sont contrebalancées par une tendance négative sur d'autres lignes.

Le détail des résultats du comptage est le suivant:

	2003	2004	
Nombre (hebdomadaire) de clients du lundi au vendredi:	283.652	286.907	+ 1,15
Nombre (hebdomadaire) de clients du lundi au dimanche:	323.106	326.621	+ 1,09

- Recettes réalisées dans le cadre du Service Public (Trafic National et Trafic Transfrontalier).

En ce qui concerne les recettes réalisées dans le cadre du Service Public au cours de l'exercice 2004, une augmentation moyenne de 8,54% du chiffre d'affaires a pu être constatée par rapport à celui se rapportant à l'exercice 2003.

Comme il n'y a pas eu de majoration tarifaire en 2004, cette augmentation constitue un accroissement net du nombre de titres de transport vendus.

Les catégories de titres de transport pour lesquelles l'augmentation du nombre de titres vendus a été la plus forte sont les suivantes:

- abonnements "courte distance" (+ 26,71 %)
- carnets de billets "courte distance" (+ 26,22 %)
- abonnements "réseau" (+ 7,76 %)
- carnets de billets "réseau" (+ 4,46 %)
- abonnements annuels pour jeunes gens JUMBO (+ 3,63%)
- billets "réseau" (+ 2,59 %)
- billets "courte distance" (+ 1,04 %).

- Réclamations et suggestions dans le cadre du Service Public.

Le poste traitant les réclamations et suggestions des clients au moyen du logiciel BMI (BeschwerdeManagementInstrumentarium), a enregistré pour l'exercice 2004 un total de 476 doléances comprenant 657 points de réclamations ou des suggestions.

Ceci constitue une régression de 21,32% pour le nombre total des réclamations et de 22,52% pour les points de réclamations par rapport aux dossiers traités au cours de l'exercice 2003 pour lequel le poste concerné avait traité 605 réclamations pour 848 points de réclamations.

Cette nette diminution du nombre des réclamations s'explique en ordre principal par le fait que les réclamations enregistrées au niveau des retards, respectivement de suppressions de trains et celles en rapport avec la vétusté du matériel roulant ont sensiblement baissé.

- Infractions tarifaires

Au début de 2003, le Service AV avait décidé de gérer les infractions tarifaires commises par les clients au niveau de la billetterie au moyen d'un logiciel spécifique à ce dédié. Ce logiciel dénommé "NoTicket" en abrégé NOTICK est devenu définitivement opérationnel en 2004.

Le poste traitant les infractions tarifaires a traité

- 3.207 infractions pendant l'année 2003 dont 1.346 ont été régularisées par paiement;
- 3.172 infractions pendant l'année 2004 dont 1.589 ont été régularisées par paiement.

Reste à faire relever qu'un nombre important de cas qui n'ont pas été régularisés par paiement ont, en principe, été transmis à un huissier de justice pour encaissement des créances dues aux CFL.

- Sûreté

La formule "Constat Incident Sûreté" est destinée au signalement tant des actes d'agression commis à l'encontre du personnel CFL et des clients que des actes de vandalisme ou d'irrégularités de toute nature commis sur le matériel roulant ou sur les installations des CFL. En même temps, elle sert à alimenter la base de données WACH-OFFICE.

En 2004, ledit logiciel a été complété par les données horaires importées du logiciel Roman P, logiciel destiné au traitement des données horaires. Cette option permet d'améliorer la fiabilité des statistiques se rapportant au problème de la sûreté aux CFL.

Les travaux préparatoires pour l'accès direct des divers Services concernés aux données relevant de leurs domaines de compétences respectifs ont été menés à terme. Après une dernière phase-test devant se terminer au courant du mois de février 2005, les Services en question devront gérer de façon autonome « leur partie » de WACH-OFFICE.

2.2.2.2. *Les transports régionaux transfrontaliers*

Le grand succès des abonnements frontaliers, enregistré depuis des années, n'a pu être reconduit, tout comme pour l'exercice antérieur, et ce surtout pour ce qui est des navetteurs lorrains, l'abonnement *FlexWay*, destiné à la clientèle lorraine affichant une régression de 2,20% par rapport à l'exercice antérieur. Cette tendance devrait toutefois être renversée suite à la mise en service du nouveau matériel roulant à double étage.

Les cartes-train SNCB-CFL, dont notamment Arlon-Luxembourg et Gouvy-Luxembourg, destinées aux navetteurs belges, ont été vendues à 13730 exemplaires en 2004, représentant une légère progression de 1,92% par rapport à l'exercice antérieur.

Les abonnements *OekoCard* distribués mensuellement par les CFL et destinés aux frontaliers de la région de la Ville de Trèves, se stabilisent autour de quelque 45 exemplaires.

2.2.3. Les transports publics par route

2.2.3.1. *Le régime général des transports routiers (RGTR)*

Les transports publics régionaux par route regroupés dans le « Régime Général des Transports Routiers » (RGTR) ont transporté près de 34.000.000 voyageurs en 2004, ce qui constitue une augmentation de 2,42 % par rapport à l'année 2003.

Pendant toute l'année, les 450 autobus affectés journalièrement à l'exploitation du transport public régional ont parcouru 33.502.936 kilomètres pour desservir un total de 229 lignes publiques.

Une capacité insuffisante aux heures de pointe sur certaines lignes d'autobus avait été à l'origine d'une série de mesures que le service compétent du Ministère des Transports a dû entamer début 2004 afin d'y apporter les renforts indispensables au fonctionnement de ces lignes.

Des courses supplémentaires ont été introduites sur les lignes suivantes :

1.03.2004 : ligne 130 Machtum-Grevenmacher-Luxembourg
 ligne 280 Steinsel-Beggen-Luxembourg
 ligne 290 Mersch-Luxembourg
 ligne 572 Vianden-Scheierhaff
 ligne 595 Bigonville-Rédange

1.02.2004 : ligne 108 Grundhof-Altrier
 ligne 175 Remich-Mondorf-Luxembourg
 ligne 485 Grevenmacher-Echternach

30.05.2004 :	ligne 110	Echternach-Luxembourg (direct)
	ligne 111	Echternach-Berdorf-Luxembourg
	ligne 115	Hespérange-Luxembourg-Findel
	ligne 120	Junglinster-Luxembourg
	ligne 142	Oetrange-Senningerberg-Luxembourg
	ligne 160	Remich-Moutfort-Luxembourg
	ligne 195	Livange-Luxembourg
	ligne 304	Frisange-Hellange-Bettembourg
	ligne 340	Kehlen-Mersch
	ligne 450	Remich-Grevenmacher
	ligne 508	Tuntange-Ettelbruck-Diekirch

Compte tenu de l'affluence des voyageurs sur la ligne 194 Bettembourg-Roeser-Luxembourg-Sandweiler, la cadence de 30 minutes y a été augmentée à toutes les 20 minutes entre 6.00 h et 20.00 h.

Par son introduction dans le système EUROBUS, la ligne 194 a contribué à une augmentation de la cadence également sur le trajet de Luxembourg/Gare-Centre-Kirchberg.

Deux services de transport directs vers la Centre scolaire Geesseknäppchen ont sensiblement amélioré l'offre de transport public dans la région Sud-Est du Grand-Duché.

Il s'agissait des lignes 161 Stadtbredimus-Sandweiler-Geesseknäppchen (1.03.2004) et 185/176 Schwebsingen-Mondorf-Geesseknäppchen dont les horaires ont été adaptés aux heures des classes des lycées concernés.

Deux Lycées, à savoir, le Lycée Classique d'Echternach et le Lycée de Diekirch, ont modifié leurs grilles horaires à la rentrée scolaire en septembre 2004.

Des fins des cours différents et le samedi libre ont engendré une réorganisation d'envergure des transports publics dans les régions de recrutement de ces lycées.

A noter que le nombre d'élèves de l'enseignement post-primaire du Grand-Duché, transporté gratuitement entre leur domicile et leur lieu de l'établissement scolaire a augmenté de 2,10 % par rapport à 2003/04, soit au total 34.241 élèves.

2.2.3.2. Le Service Bus des CFL

Le Service BU, dans sa mission de service opérationnel du groupe CFL, est chargé du transport en commun routier des voyageurs.

Le personnel de conduite, au nombre de 155, est attaché au poste central de Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbrück.

Luxembourg	Echternach	Ettelbrück
121	20	14

Pendant l'exercice 2004, le personnel de conduite a totalisé 4.843.166 km, dont 4.713.253,80 kilomètres dans le cadre du contrat de service public (RGTR).

2.2.3.3. Le projet CUTE - Autobus propulsés par pile à combustible.

Les 3 autobus à pile à combustible, mis en service sur le réseau de transport public en Ville de Luxembourg fin 2003, ont pu apporter leur preuve de fiabilité au cours de l'année 2004, pendant laquelle ils ont parcouru plus de 60.000 kilomètres.

Un de ces autobus avait été exposé au grand public à la Foire de Printemps 2004.

Ainsi, l'intérêt de pouvoir continuer le test des 3 autobus au delà de la période convenue de 2 ans et de tirer un maximum d'expériences de l'utilisation d'énergies alternatives a été manifesté en décembre 2004. Les conditions d'une telle prolongation des essais et les frais en résultant pour les partenaires du projet, à savoir, le Ministère des Transports, la Ville de Luxembourg et la FLEAA, seront à examiner dans ce sens en 2005.

2.3. 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.

Les critères de base - la base légale

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

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

Conformément à **l'article 8 de la loi précitée**, l'organisation des transports en la matière incombe à l'Etat qui en a chargé son Ministre des Transports.

La mission du Ministère des Transports et les charges financières

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

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

Depuis lors, d'innombrables nouveaux centres, oeuvrant dans l'intérêt des élèves nécessitant un enseignement particulier, ont vu le jour.

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

Au courant de la 2^{ème} moitié de 2004, le Ministère des Transports a accentué la nature des prestations fournies qui basent sur les critères arrêtés lors de la réorganisation desdits transports, entamée en 1992.

- Ainsi de nouveaux centres spécialisés (e.a. centres de jour) ont-ils été intégrés dans les transports spécialisés.

- Dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles préscolaire et primaire), la desserte dans l'intérêt des élèves de l'éducation différenciée a été accentuée.

- Au vu du nombre croissant des élèves admis au transport, la desserte d'écoles professionnelles et de Lycées (Université de Luxembourg y englobé) dans l'intérêt des élèves handicapés physiques, a été adaptée aux besoins réels.

- Tout comme pendant les exercices révolus, les séjours d'observation de courte durée, qui s'étendent en règle générale d'une à trois semaines, ont connu une nette augmentation.

- Depuis septembre 1999, le Ministère des Transports a voué un soin particulier à l'amélioration de la qualité des transports organisés à des fins culturelles, sportives et éducatives dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés.

- Il n'est finalement pas inutile de souligner que **toutes** les demandes présentées dans le cadre de l'insertion ou de la réinsertion d'handicapés physiques dans la vie professionnelle, ont pu être satisfaites.

En guise de conclusion les points suivants peuvent être retenus :

- Tous les grands Centres spécialisés bénéficient d'une desserte individuelle, ce qui a eu pour effet de raccourcir sensiblement la durée des courses.

- Le Ministère des Transports veille à ce que la durée des diverses courses ne dépasse pas les 45 minutes. Toutefois, un dépassement d'une dizaine de minutes est admis dans des situations exceptionnelles (p.ex. : domiciles isolés d'élèves).

- S'y ajoutent quelques rares courses dont la durée est supérieure à 55 minutes. Il s'agit notamment de transports ayant comme point de départ des localités situées au nord du pays et ayant comme destination soit la Ville de Luxembourg, soit le sud du pays.

- Le matériel roulant en service est constamment sous surveillance du Ministère des Transports. Tous les transports sont effectués au moyen d'un matériel roulant adapté, répondant aux critères imposés du point de vue sécurité, 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 ou de 2 chaises roulantes, **nouveau modèle**, 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 :

Accès

- 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.

Ainsi le Grand-Duché de Luxembourg a-t-il été pour ainsi – dire le **précurseur** des recommandations **ultérieures** en la matière de l'UE. Il en est de même pour les 22 entreprises intervenant dans le cadre des transports spécialisés, dont le matériel roulant en service répond à des exigences de haut standard du point de vue qualité et technique.

Conditionnement des transports

a) Remplacement du matériel roulant

Depuis quelques années, les entreprises contractantes penchent pour un remplacement du matériel roulant après **deux ans**.

b) Matériel spécial supplémentaire

- Le matériel **spécial supplémentaire** de fixation (des occupants) aux chaises roulantes est fourni par la Direction de l'éducation différenciée.

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

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

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

c) Exigences relatives au personnel de conduite

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

Par ailleurs, diverses entreprises envoient, à leurs frais, le personnel de conduite des Minibus aux cours de formation offerts à Colmarberg.

Durée des courses

- Le Ministère des Transports veille à ce que la durée des diverses courses (345 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 supérieur 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.

Les critères d'intervention du Ministère des Transports

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

- de l'organisation des transports à des fins culturelles, sportives et éducatives dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés, dont notamment les transports entre leur domicile et le centre où ils sont inscrits et les transports à des fins scolaires et périscolaires organisés dans ce contexte ;

- de l'extension des dessertes journalières vers les écoles secondaires dans l'intérêt des élèves handicapés physiques (égalité de chances) ;

- de l'organisation de transports permettant l'insertion et la réinsertion des handicapés physiques dans la vie professionnelle (travailleurs handicapés), dont les horaires de travail ne concordent pas avec les horaires de classe des élèves de l'éducation différenciée (décision du Gouvernement d'engager chaque année une cinquantaine de travailleurs handicapés 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 aux très nombreux séjours d'observation sur avis de la CMPP (Commission médico – psycho – pédagogique) ;
- de l'organisation des transports du C.H.N.P. et des Ateliers Thérapeutiques professionnels.

Les dessertes actuelles assurées

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)
*-4	ALZ-6	Rumelange	(F)
*-4	ALZ-7	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)
*-4	Besch-Crèche	Esch-Alzette	(I)
	Centre Gruberbiérg	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)
		Pétange	(I)
		Redange/Attert	(I)
		- Ateliers protégés	(R)
		Roeser	(I)
		Rumelange	(I)
		Warken	(I)
*-2	Centre Universitaire	Luxembourg	(I)
	Centre d'Intégration Scolaire	Cessange	(I)
	Centre d'Orthopédagogie	Walferdange	(I)
		- Ateliers Thérapeutiques- Walferdange	(R)
		- Foyer Bettendorf - Bonnevoie	(F)
*-4	Centre Scolaire	Wormeldange (Dreiborn)	(I)
	Centre de Logopédie	- Val St. André – Luxembourg	(I)
		- Centre Régional – Hosingen	(I)
*	Centre de Pédopsychiatrie (Centre du Jour)	- rue Barblé – Luxembourg	(I)
	Centre du Jour « Gölle Joren »	Dudelange	(F)
	Centre Informatique de l'Etat	Luxembourg	(R)
	Centre Propédeutique « Paerd's Atelier »	Merscheid	(R)
	Centre pour Déficients Visuels	Rue Federspiel-Luxembourg	(I)
		- Ateliers Espoir-Strassen	(R)
*-1	CHNP	Ettelbruck	(R)
*-1	Citabel	Leudelange	(R)
*-1	Centre Scolaire	Wintrange	(I)
*-3	Crédit Agricole	Luxembourg	(R)
*-1	Color Steinhäuser	Leudelange	(R)
*-1	Clinique St. Thérèse	Luxembourg	(R)
*-1	Coopérative Lellinger-Gaart	Lullange	(R)
	Cours – Airtramp	Luxembourg – Rollingergrund	(AS)
*-2	CSEE – Dreibern	Dreiborn	(IS)
*-2	CSEE-Schrassig	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)
*-4	Ecole précoce	Hupperdange	(I)
*-1	Ecole préscolaire	Waldbillig	(I)
*-1	Ecole St. Elisabeth	Troisvierges	(I)
*-1	Ecole préscolaire	Ospem	(I)
*-1	Ecole A. Wingert	Schiffange	(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 Centre Helmsange	(F) (F)
*-1	Foyer PIETERT	Grevenmacher	(F)
	Fondation Kraizbiere	Dudelange - Foyer Gasperich - rue T. Bourg - Foyer IMC-Brill - Dudelange - Foyer Lankhelzer Weiher - Esch/Alzette	(R) (F) (F) (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	Bertrange	(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	Bastenduurf	(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)
*	Sanichauffer	Dudelange	(R)
*-2	Stade Josy Barthel	Luxembourg	(AS)
*-4	Villa Reebou (Autiste)	Esch/Alzette	(I)
	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)
*-4	S'y ajoute un nombre élevé de courses additionnelles (souvent individuelles) vers des Centres existants et figurant déjà sur les listes, tels des courses AF (individuelles) - APEMH-HOS - AUTISME-BECKERICH - CSE-SCHRASSIG - DV-BERTRANGE (Déficients Visuels) - TRAV.-HANDICAPES - PEDOPSYCHIATRIE (CENTRE DU JOUR) - RE-BE (INSTITUT BETZDORF) - TRICENTENAIRE (HEISDORF/ WALFERDANGE) - INSTITUT AUTISTE		

Remarques :

*	=	Nouvelle desserte
R	=	Réinsertion professionnelle
(I)	=	Intégration scolaire
*-1	=	Nouvelle desserte depuis 2001
*-2	=	Nouvelle desserte depuis 2002
*-3	=	Nouvelle desserte depuis 2003
*-4	=	Nouvelle desserte depuis 2004
(F)	=	Foyer desservi
(A.S.)	=	Activités sportives
(I.S.)	=	Insertion sociale

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).
2004-2005	345

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	En 04/05
Nord	17	22	26	26	28	30	30	38	38	38	43	47	41	52
Sud	26	34	36	53	55	64	68	73	86	89	101	119	138	158
Est	10	14	16	22	24	24	23	31	34	37	42	47	54	66
Centre	13	18	20	21	23	30	40	49	44	47	51	55	59	69
Total	66	88	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268	292	345

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	En 04/05
Minibus (9 places)	61	71	91	97	115	125	150	161	156	175	195	227	269
Bus (17 places)	17	17	16	16	18	24	28	30	44	46	49	42	43
Bus (30 places)	4	4	6	6	5	4	5	4	4	6	4	8	14
Bus (supér. à 30 places)	6	6	9	11	10	8	8	7	7	10	20	15	19
Total	88	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268	292	345

Kilométrage journalier parcouru

	En												

	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03	03/04	04/05
Minibus (9 places)	8665	11005	14364	16603	20226	21433	25628	26339	28070	32665	35165	40975	50950
Bus (17 places)	2835	2058	2150	2405	2905	3585	4625	5558	7303	9225	9895	7565	8295
Bus (30 places)	472	230	760	770	630	530	635	545	547	825	610	1925	2395
Bus (supér. à 30 places)	611	650	1025	1340	1160	885	950	820	940	1635	3525	3365	3455
Total	12583	13943	18299	21118	24921	26433	31838	33262	36860	44350	49195	53830	65095

Clientèle transportée

a)	Nombre des élèves et personnes transportés <u>journellement</u>	+/- 1.500 unités
b)	Séjours d'observation de courte durée <u>par an</u>	+/- 1.650 unités
c)	Changements d'adresse <u>définitifs</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>intégral</u> des trajets arrêtés en début d'année scolaire	+/- 250 unités par an
d)	Changements d'adresse <u>temporaires</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>partiel</u> des trajets journaliers existants	+/- 500 unités par an

Evolution des crédits budgétaires votés après la réorganisation (1992)

Exercice	Millions	
1992 (p. mémoire) (avant la réorganisation)	73,4 LUF	
1993	120 LUF	
1994	151,25 LUF	
1995	155 LUF	
1996	180 LUF	
1997	200 LUF	
1998	237 LUF	
1999	250 LUF	
2000	333 LUF	
2001	~349 LUF	(8,65 EUROS)
2002		10,6 EUROS
2003		13,5 EUROS
2004		14,4 EUROS
2005		17,0 EUROS

2.4. Le fret routier

2.4.1. 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 2004, le Ministère des Transports a compté 350 entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire (2003 : 338 ; 2002 : 326 ; 2001 : 348 ; 2000 : 315 ; 1999 : 319). Le nombre de copies conformes des licences communautaires délivrées en 2004 dans le secteur des marchandises s'élevait à 5200.

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports pour 2005, dont la procédure a été lancée en septembre, a été très rigoureux à l'instar des errements appliqués déjà au courant des années précédentes. Malheureusement le service des autorisations a dû constater à nouveau une augmentation du nombre des dossiers présentant des manquements plus ou moins graves. Ainsi, plus de trois quarts des dossiers n'ont pas été en ordre au moment de leur introduction.

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.

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 et a mis en place une Commission spéciale, qui a été remplacé dans la suite 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 bi- et multilatérales. 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.

2.4.2. L'établissement du transporteur

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 varient 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.

Depuis son entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2002, cette nouvelle loi a permis d'engager plusieurs procédures de retrait de la licence communautaire. 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. Une autre affaire est encore en cours d'instance devant les juridictions administratives. Plusieurs autres entreprises ont préféré arrêter leurs activités au Grand-Duché avant de faire l'objet d'un contrôle de leur établissement.

2.4.3. 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.

Le Conseil d'Etat a émis son avis sur ce projet de loi en date du 11 mai 2004. Il a rejeté l'idée d'un permis de travail spécifique pour chauffeurs internationaux professionnels adapté à la situation spécifique de cette catégorie de travailleurs exécutant leur travail notamment en dehors du territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Un projet de loi amendé est en train d'être élaboré reprenant uniquement les dispositions « transports » à l'exception des volets « travail » et « sécurité sociale ». Concernant les permis de travail et les régimes de sécurité sociale, le droit commun continuera donc à s'appliquer aux chauffeurs professionnels pour transports internationaux par route.

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.

2.4.4. 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/autorisation) 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 depuis 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 se conçoit dans le cadre de la politique d'assainissement du secteur routier au Luxembourg amorcée depuis 1999 visant à mettre un terme à la présence au Luxembourg d'entreprises de transports sans activité réelle.

En 2004 les contrôles commencés fin 2002 ont été poursuivis, bien que dans une mesure beaucoup moindre qu'en 2003 dû au manque de ressources humaines nécessaires pour accomplir ce travail.

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).

2.4.5. 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. En octobre 2004, à l'occasion du 5^e anniversaire, l'Autriche et la Pologne sont également devenus membres de l'ECR, portant ainsi le nombre d'Etat membres à 10.

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 date du 6 octobre 2004 Euro Contrôle Route a fêté son 5^e anniversaire à Luxembourg, lieu où a été signé l'acte fondateur. A cette occasion, un contrôle routier coordonné a été organisé à la frontière belgo-luxembourgeoise près de Sterpenich en présence des ministres des Transports luxembourgeois, néerlandais, allemand et polonais le 6 octobre 2004. Les ministres ainsi que tous les invités et participants ont eu la possibilité de visiter une exposition de véhicules de contrôle des différents pays membres.

2.4.6. Les relations bilatérales dans le domaine du fret routier

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

En 2004 le moratoire en matière de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route, décidé en 2000 par le gouvernement précédent, 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 2004.

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.

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

Sur le territoire de l'Union européenne toutes les opérations de transports (international et de cabotage) peuvent être effectuées sans restrictions quantitatives sous le couvert de la licence communautaire.

A l'exception du cabotage, la licence communautaire a permis dès le 1^{er} mai 2004, jour de l'élargissement de l'Union européenne, d'effectuer des transports internationaux de marchandises par route de et vers les dix nouveaux Etats membres. Les opérations de cabotage ne seront pas possibles pendant au moins deux ans.

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).

Depuis l'entrée en vigueur de l'accord Union européenne – Suisse au 1^{er} juin 2002, les transports avec la Suisse sont assimilés aux transports intra-communautaires. Cet accord consacrant, entre autres, la reconnaissance mutuelle des licences de transports, les transporteurs suisses peuvent également effectuer des transports dans l'Union européenne. Les dispositions transitoires quant à la masse maximale autorisée (34 tonnes) prennent fin au 31 décembre 2004. A partir du 1^{er} janvier 2005 la masse maximale autorisée sera adaptée à la norme communautaire (40 tonnes) tout en augmentant les taxes routières.

2.4.6.3. 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 toujours pas pu démarrer en 2004. 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.

2.4.6.4. 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.

Depuis le 1^{er} mai 2004, l'Estonie fait partie de l'Union européenne et les transports sont exécutés au moyen de la licence communautaire.

Hongrie

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Depuis le 1^{er} mai 2004, la Hongrie fait partie de l'Union européenne et les transports sont exécutés au moyen de la licence communautaire.

Lettonie

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

Depuis le 1^{er} mai 2004, la Lettonie fait partie de l'Union européenne et les transports sont exécutés au moyen de la licence communautaire.

Lituanie

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

Depuis le 1^{er} mai 2004, la Lituanie fait partie de l'Union européenne et les transports sont exécutés au moyen de la licence communautaire.

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.

Depuis le 1^{er} mai 2004, la Pologne fait partie de l'Union européenne et les transports sont exécutés au moyen de la licence communautaire.

République tchèque

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Depuis le 1^{er} mai 2004, la République tchèque fait partie de l'Union européenne et les transports sont exécutés au moyen de la licence communautaire.

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.

Serbie et Monténégro

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.

Slovaquie

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

Depuis le 1^{er} mai 2004, la Slovaquie fait partie de l'Union européenne et les transports sont exécutés au moyen de la licence communautaire.

Slovénie

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Depuis le 1^{er} mai 2004, la Slovénie fait partie de l'Union européenne et les transports sont exécutés au moyen de la licence communautaire.

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

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.

2.4.6.5. *Autres Etats*

Maroc

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

2.4.7. Les Transports Exceptionnels

En 2004 le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national a légèrement diminué par rapport à 2003. C'est ainsi que quelque 1750 autorisations de transports exceptionnels ont été établies (2003 : 1960 ; 2002 : 1600 ; 2001 : 1600 ; 2000 : 1520 ; avant 2003 certaines catégories d'autorisations n'étaient pas considérées dans ce calcul). 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 2004 le Ministère des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées non moins de 300 avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 146 escortes de la part de l'Unité Centrale de la Police de Route (UCPR) ont été nécessaires pour assurer l'accompagnement de ces transports.

2.5. L'activité au niveau communautaire

2.5.1. Les transports routiers

2.5.1.1. La modification de la législation relative 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'actuel règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route 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.

En date du 11 août 2003 la Commission a présenté une proposition amendée tenant compte aussi bien de nombreux amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture que de changements proposés au niveau du Conseil.

Dans ce même contexte la Commission a présenté le 1^{er} octobre 2003 une proposition de directive visant à remplacer l'actuelle directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Cette proposition de directive vise à mettre en œuvre la proposition modifiée de règlement visant à harmoniser certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ainsi qu'à introduire le tachygraphe digital pour assurer un meilleur contrôle des règles en question. Il s'agit ici de fixer les conditions minimales pour le contrôle du respect des règles communautaires dans le domaine de la législation sociale se rapportant aux activités de transport routier (temps de travail, périodes de conduite et périodes de repos).

La présidence irlandaise (1^{er} semestre 2004) a travaillé très activement dans ces deux dossiers et est parvenue à des accords politiques au Conseil du 10 juin 2004. Les positions communes du Conseil ont été finalisées sous présidence néerlandaise (2^e semestre 2004) et adoptées au Conseil du 10 décembre 2004 avant d'être transmises au Parlement européen pour la deuxième lecture.

A ce sujet il convient de souligner que le Luxembourg a également participé activement dans un groupe d'experts ayant fourni des travaux précieux pour ces dossiers.

2.5.1.2. 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 Conseil de Laeken avait concédé la possibilité pour l'Autriche de continuer à limiter le trafic de transit au delà du 31 décembre 2003 pour des considérations surtout environnementales. Ce système était 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.

Après une longue procédure de conciliation un compromis a pu être trouvé fin novembre 2003. Le nouveau règlement a été publié le 31 décembre 2003 et est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004.

Or, ce règlement a rencontré l'opposition de l'Autriche même qui était 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 n'a pas appliqué ce système, de sorte que le système des écopoints a pris fin en fait le 31 décembre 2003.

3. L'Aviation Civile

3.1. Le contexte international

Depuis la rupture brutale dans l'évolution du transport aérien international suite aux effets des attentats terroristes de septembre 2001, ce secteur qui est en fait l'un des indicateurs majeurs de l'état de santé de l'économie mondiale avait marqué le pas. Il est vrai que la situation a varié selon les régions. La reprise tant attendue ne s'était pas concrétisée en 2003 où le secteur déjà bien éprouvé connut encore une régression. L'année 2004 a enfin apporté le tournant en termes de trafic. Mais malgré ce rebond les compagnies IATA ont continué à enregistrer des pertes en 2004.

D'après l'IATA qui est l'organisation des compagnies aériennes à échelon mondial et qui compte quelque 270 membres, y non compris la plupart des transporteurs à bas prix, la reprise du trafic avait été extraordinaire dans toutes les régions du monde, avec des taux de croissance du trafic passagers à deux chiffres, les progressions les plus fortes ayant été enregistrées au Moyen-Orient (+24,8%) et en Asie / Pacifique (+20,5%). Globalement, le trafic international régulier de passagers s'est accru de 15,3% en 2004, un tiers de cette croissance devant toutefois être imputé au rattrapage de l'après-SARS, estime l'IATA. Ce rebond du trafic n'a malheureusement pas été perceptible dans les résultats financiers des transporteurs qui, plombés par la flambée des prix du carburant, affichent une perte globale évaluée à 4,8 milliards USD par l'IATA. L'évolution des cours du pétrole aura, en 2005, un impact décisif sur les résultats des transporteurs. L'IATA table sur un bénéfice global de 1,2 milliards USD sur l'année, le premier depuis 2000. La production fret s'est soldée par une augmentation de 13,4% selon l'IATA.

L'image positive décrite par l'IATA est confirmée par l'Organisation de l'Aviation Civile dont les chiffres préliminaires publiés sur le trafic en 2004 indiquent par rapport à 2003 une forte reprise du trafic régulier des compagnies aériennes du monde, exprimé en tonnes – kilomètres réalisés¹.

Les statistiques fournies par les 188 Etats contractants de l'OACI indiquent que le trafic de passagers à l'échelle mondiale, exprimé en passagers – kilomètres réalisés, a augmenté d'environ 14% pour le trafic total (vols intérieurs et internationaux combinés) et de 15% pour les services internationaux, par rapport à 2003.

En 2004, la capacité (nombre de sièges) offerte a aussi augmenté, mais à une cadence quelque peu inférieure, de sorte que le coefficient moyen d'occupation passagers s'est situé à 73%, contre 71% en 2003, pour le trafic total et juste en-dessous de 74%, contre 72% en 2003, pour les services internationaux. On estime que le nombre de passagers transportés sur des services réguliers, à l'échelle mondiale, a atteint 1,8 milliards contre 1,7 milliards l'année précédente.

Le trafic régulier de fret a enregistré une augmentation de quelque 13% en tonnes – kilomètres*¹ réalisées pour le trafic total et pour les services internationaux. Le fret transporté à l'échelle mondiale sur les services réguliers a été d'environ 38 millions de tonnes, contre presque 35 millions de tonnes en 2003.

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

3.2. La situation sur le plan national

3.2.1. Le contexte général

Par rapport à l'année précédente, l'évolution enregistrée dans le domaine passagers était légèrement positive pour retrouver le niveau de 2002. Le domaine fret a été en augmentation pour la huitième année de suite, ce qui souligne la compétitivité de la plate-forme aéroportuaire luxembourgeoise et l'intérêt de sa desserte par des liaisons aériennes avec toutes les parties du monde. Le fait que ces performances sont le fruit de l'activité d'une poignée de compagnies aériennes seulement en montre le risque de vulnérabilité. L'aéroport de Luxembourg semble néanmoins 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 lors des rapports d'activité précédents et dont la toile de fond est la situation très concurrencée de notre aéroport face à ses concurrents de la Grande Région garde toute sa valeur. Il reste à voir si la création de nouvelles infrastructures d'accueil va améliorer la situation, sachant qu'un passager aérien potentiel ne fera pas son choix d'aéroport prioritairement en fonction de la qualité de son traitement au sol, mais plutôt en fonction du prix de son voyage aérien. Cette considération vaut surtout face au phénomène des transporteurs à bas prix qui est devenu une réalité sur certains aéroports voisins. De même, il ne faut pas méconnaître que les aéroports voisins ont gagné du terrain face à l'aéroport de Luxembourg, grâce à des programmes d'investissement ambitieux portant sur les infrastructures d'accueil.

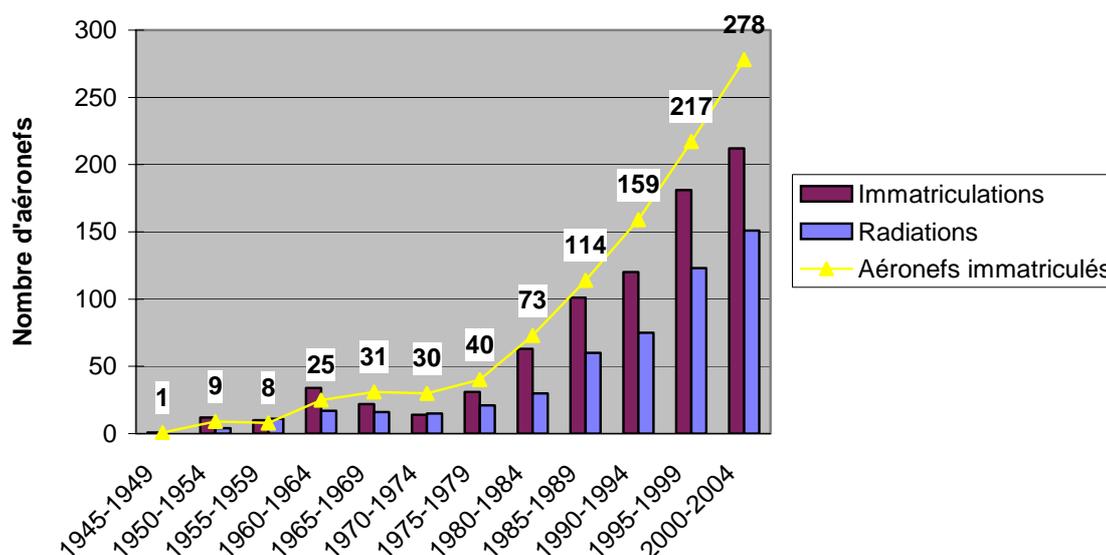
3.2.2. L'autorité aéronautique

3.2.2.1. Domaine de la Navigabilité

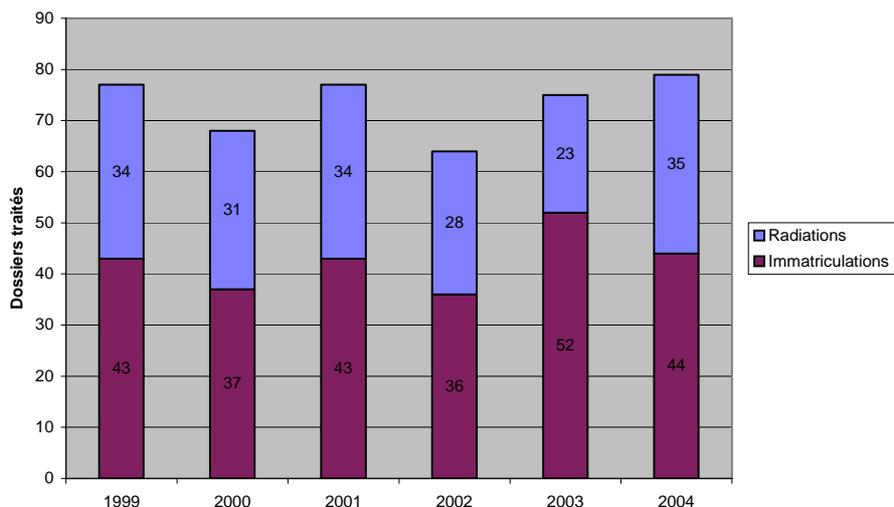
Registre des aéronefs / Tendances générales

La tendance enregistrée depuis 1987 d'une augmentation continue du nombre d'aéronefs immatriculés au Luxembourg se confirme. Depuis 1987, on enregistre en moyenne 11 aéronefs supplémentaires tous les ans.

Relevé des immatriculations



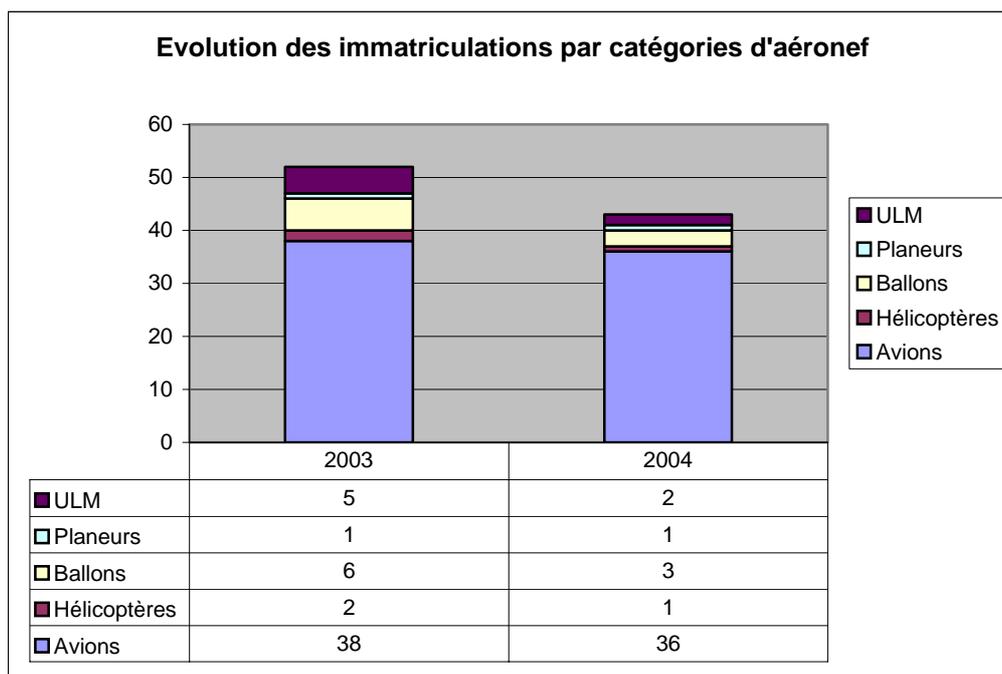
Le nombre de dossiers traités est stable, de l'ordre de quelque 70 dossiers par an.



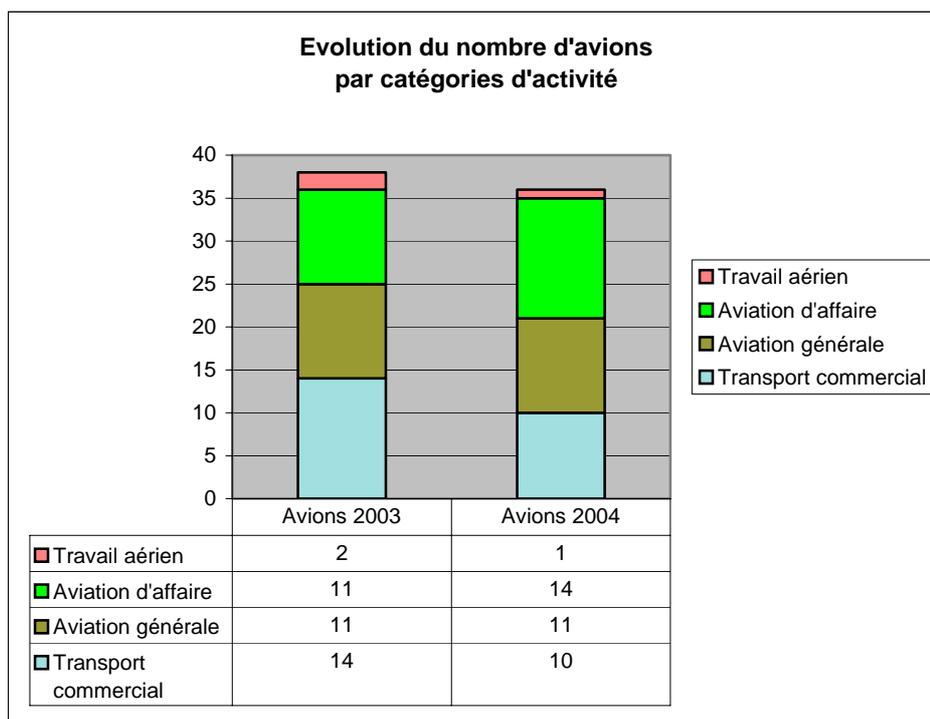
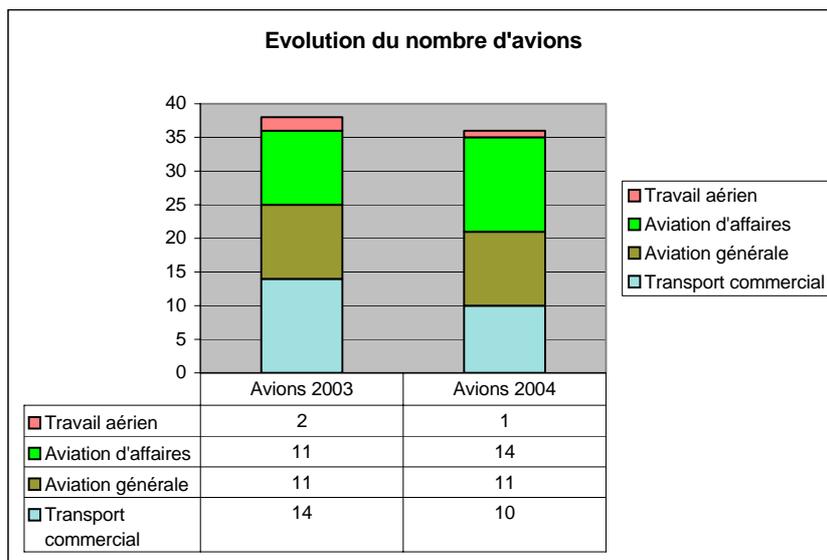
Immatriculations 2004

La croissance de 2003 ne s'est pas confirmée, probablement due à un durcissement de la politique d'immatriculation. En 2004, le nombre d'aéronefs immatriculés a augmenté de 9 unités, ce qui correspond à une augmentation de 3.35%. Ce chiffre est dans la moyenne des années précédentes, abstraction faite de l'année 2003.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Immatriculations	43	37	43	36	52	44
Radiations	34	31	34	28	23	35
Augmentation nette	9	6	9	8	29	9
Pourcentage	4.33%	2.76%	4.04%	3.45%	12.08%	3.35%
Total	217	223	232	240	269	278



Concernant l'exploitation des avions immatriculés en 2004, le nombre d'avions exploités en transport commercial a reculé légèrement par rapport aux immatriculations en 2003 tandis que le nombre d'avions d'affaires a augmenté.



Certification de sociétés / AOC (Certificat de transporteur aérien)

Trois nouvelles sociétés avaient été certifiées d'après le JAR OPS en 2003, tandis qu'aucune nouvelle certification n'a été demandée en 2004.

Le nombre total d'aéronefs luxembourgeois exploités en transport commercial s'élève au 31 décembre 2004 à 57, répartis entre 9 opérateurs (pas de changement par rapport à 2003).

Maintenance

2004 a vu le passage officiel de tous les ateliers JAR 145 en EASA PART 145 ainsi que la certification de l'atelier GA Maintenance. Aucune nouvelle demande d'agrément PART 145 ou PART-147 n'a été déposée.

Etat au 1er janvier 2005				
		Valide	Suspendu	En cours
Ateliers	CARGOLUX	X		
	LUXAIR	X		
	CAE AVIATION	X		
	GA MAINTENANCE	X		

Certification

CARGOLUX a reçu en 2004 la certification comme DOA (Design Organisation Approval), ce qui autorise dorénavant la société à auto-certifier ses propres modifications et réparations en conformité avec la nouvelle réglementation de l'EASA. Cette certification a été instruite par l'EASA en collaboration avec la DAC.

Licences de mécanicien d'avion

La DAC a participé à l'organisation de 3 sessions d'examen en 2004 pour la délivrance de la formation de base pour la licence de mécanicien d'avion PART 66. La première licence PART 66 a été délivrée en décembre 2004.

Pour 2005, la DAC prévoit qu'environ 150 mécaniciens de LUXAIR et de CARGOLUX pourront terminer leur formation spécifique en vue de l'obtention de cette licence.

Réglementation

L'EASA est dorénavant entièrement opérationnelle et ses règlements sont tous publiés.

La DAC émet depuis septembre 2004 des certificats de navigabilité, des certificats de nuisances sonores et des certificats d'examen d'aéronefs en conformité avec les normes EASA.

Pour réglementer les avions non couverts par le champ de compétence de l'EASA, un projet de règlement spécifiant les critères et conditions de navigabilité de ces avions est en voie d'approbation et devrait pouvoir être finalisé en 2005.

Certification des modifications/réparations

En 2004, la DAC a certifié 22 changements de conception (modifications ou réparations effectuées sur des aéronefs luxembourgeois) au nom et pour compte de l'EASA.

Permis de vol

46 permis de vol ont été émis en 2004. Ce chiffre est en augmentation notamment en raison de l'application de règlements plus stricts en la matière.

Constructions amateurs

Parmi les avions immatriculés en 2004, il y avait 3 constructions amateurs. 3 autres dossiers sont en cours d'instruction. Le fait d'avoir généralisé le principe d'établir une fiche de navigabilité pour les avions volant sous CNRA constitue une réelle plus-value pour la sécurité de ces avions.

3.2.2.2 Domaine de la sécurité (incidents / accidents)

En 2004 6 aéronefs immatriculés au Luxembourg ont été impliqués dans des accidents.

Pour les incidents rapportés par les opérateurs aériens pendant l'année 2004, le total s'élève à 290. Ce nombre se compose de :

- 58 incidents d'impact d'oiseaux, dont 21 au Luxembourg
- 33 incidents ATC
- 7 incidents au sol
- 192 incidents de nature technique

Il est difficile de faire actuellement une évaluation statistique du nombre d'incidents rapportés. Depuis l'année 2000, les incidents rapportés ont augmenté graduellement (2000 – 45 incidents, 2001 – 59 incidents, 2002 – 86 incidents, 2003 – 187 incidents). La majorité des rapports parvenaient des opérateurs CARGOLUX et LUXAIR. La transposition de la directive européenne 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile rendra obligatoire cette notification. Cette directive vise l'amélioration de la sécurité aérienne en garantissant que les informations pertinentes en matière de sécurité sont communiquées, collectées, stockées, protégées et diffusées. L'objectif exclusif des comptes rendus d'événements consiste à prévenir des accidents et incidents et non à déterminer d'éventuelles fautes ou responsabilités.

En dehors des vols réguliers un total de 525 demandes d'atterrissages ont été présentées pour des vols non programmés. Ce nombre se compose de :

- 457 demandes Cargo-Charter
- 69 demandes Pax-Charter.

Ces vols ont été effectués en provenance ou à destination de plus de 30 pays (dont 110 de ou vers les Etats-Unis et 367 de et vers 20 autres pays non communautaires). 153 de ces vols ont eu lieu pendant les fins de semaine et 56 après les heures de bureau normales. Deux graphiques de comparaison montrent la répartition de ces demandes. A ces vols se sont ajoutés encore des vols de convoyage, des vols de nature technique ou à caractère privé.

En ce qui concerne la campagne menée en matière de vérification de la sécurité des aéronefs étrangers venant à Luxembourg (programme SAFA), quatre inspections ont été effectuées pendant l'année 2004. Ces inspections n'ont relevé que des remarques techniques mineures. La formation spécifique SAFA supplémentaire de deux ingénieurs de la DAC permettra d'augmenter la fréquence des visites d'inspection à l'aéroport (en moyenne une par semaine). La transposition de la directive européenne 2004/36/CE concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires constituera le cadre légal afférent au Luxembourg.

3.2.2.3 Domaine des opérations aériennes

Le flux des candidats postulant pour une licence de transporteur aérien luxembourgeoise, en augmentation depuis les années 2001/2002, semble s'être arrêté depuis la fin 2003. Ainsi, durant l'année 2004, aucune nouvelle demande en obtention d'un AOC (Air Operator Certificate) n'a été présentée.

Ceci maintient à 9 le nombre total des compagnies de transport aérien sous pavillon luxembourgeois.

Plus de 50 appareils sont exploités dans le cadre des 9 AOC. La panoplie des types utilisés s'étend du quadrimoteur BOEING 747-400F au bimoteur à hélices BEECH 200. La situation des AOC actifs s'est présentée comme suit au 31 décembre 2004:

N° AOC	Nom de l'opérateur	Flotte
L-01	LUXAIR S.A.	2 BOEING 737-700 3 BOEING 737-500 8 EMBRAER 145 3 FOKKER 50
L-02	CARGOLUX AIRLINES INTERNATIONAL S.A.	13 BOEING 747-400F
L-03	LUXAVIATION S.A.	1 EMBRAER 120 1 CESSNA 550
L-06	GLOBAL JET LUXEMBOURG S.A.	1 CESSNA 550 3 FALCON 50 3 FALCON 900 2 GLOBAL EXPRESS 1 CHALLENGER 1 LEARJET 31 1 EUROCOPTER 155
L-07	DUCAIR S.A.	2 LEARJET 35 3 EXPLORER
L-08	JDP LUX S.A.	2 BEECH 200
L-09	LUXFLIGHT EXECUTIVE S.A.	2 FALCON 900
L-10	PREMIAIR S.A.	1 RAYTHEON PREMIAIR
L-11	WEST AIR LUXEMBOURG S.A.	4 BRITISH AEROSPACE ATP

Afin d'assurer la conformité des exploitants sous licence luxembourgeoise avec la réglementation en vigueur, des inspections sont régulièrement effectuées. Ainsi, durant l'année 2004 les inspections suivantes ont été effectuées dans le domaine OPS:

N° AOC	Nom de l'opérateur	Inspections
L-01	LUXAIR S.A.	29
L-02	CARGOLUX AIRLINES INTERNATIONAL S.A.	21
L-03	LUXAVIATION S.A.	10
L-06	GLOBAL JET LUXEMBOURG S.A.	11
L-07	DUCAIR S.A.	15
L-08	JDP LUX S.A.	12
L-09	LUXFLIGHT EXECUTIVE S.A.	11
L-10	PREMIAIR S.A.	10
L-11	WEST AIR LUXEMBOURG S.A.	13

S'y ajoutent plusieurs inspections supplémentaires inopinées.

Au niveau réglementaire, des travaux ont été lancés pour élaborer un règlement grand-ducal visant le travail aérien.

3.2.2.4. Domaine de la Navigation aérienne

Niveau national :

Le bureau de la navigation aérienne a instruit une cinquantaine de dossiers et délivré 24 autorisations. La ventilation des autorisations accordées se présente comme suit : travail aérien (3), manifestations et spectacles (8), prises de vues aériennes (5), atterrissages hors aérodrome (4), construction d'éoliennes (2), construction de bâtiments (2). Deux demandes ont été refusées.

Le bureau de la navigation aérienne a contribué au développement et à la préparation du projet de règlement relatif au travail aérien ainsi qu'à l'établissement des procédures applicables en la matière.

Niveau communautaire :

Le bureau de la navigation a suivi les développements du « Ciel Unique Européen ». Cette initiative a donné naissance à quatre règlements communautaires, à savoir 1) le règlement (CE) N° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (« règlement-cadre »), 2) le règlement (CE) N° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (« règlement sur la fourniture de services »), 3) le règlement (CE) N° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (« règlement sur l'espace aérien ») et le règlement (CE) N° 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (« règlement sur l'interopérabilité »).

Les travaux et les débats au sein du « Comité Ciel Unique », créé par le règlement-cadre, ont été suivis avec une attention particulière. Ce comité est composé de deux représentants de chaque Etat membre et présidé par un représentant de la Commission européenne. Le comité veille à un examen approprié des intérêts de toutes les catégories d'utilisateurs lors de la préparation des mesures d'exécution des règlements communautaires susvisés. Ainsi, deux dispositions d'exécution vont très prochainement être adoptées. Il s'agit des textes suivants :

1° Directive relative à la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne : Ce dossier a fait l'objet d'un accord politique en première lecture par le Conseil en décembre 2004 et est actuellement examiné par le Parlement européen. L'approbation définitive pourra probablement se faire au courant de la présidence luxembourgeoise de l'UE.

2° Règlement relatif aux exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne : Ce texte est en phase de finalisation au sein du Comité Ciel Unique et sera bientôt soumis au vote de ses membres pour suivre par après la procédure d'approbation communautaire.

EUROCONTROL:

Le bureau de la navigation aérienne assiste régulièrement aux réunions du Conseil Provisoire d'EUROCONTROL et du Groupe de Coordination de Maastricht (MCG) qui supervise les activités du Centre de contrôle de Maastricht (MUAC). Ce centre contrôle l'espace aérien supérieur des pays du Benelux et de l'Allemagne du Nord.

Au sein de la DAC le bureau de la navigation aérienne agit comme point de contact pour toutes les affaires en relation avec EUROCONTROL, MUAC ou encore l'IANS (Institute of Air Navigation Services).

La conformité du Luxembourg face aux prescriptions d'EUROCONTROL est vérifiée dans un audit annuel nommé LCIP (Local Convergence and Implementation Plan). Le rapport 2004 a été préparé en collaboration avec l'Administration de l'Aéroport.

Le bureau de la navigation aérienne participe aux travaux du MLE (Maastricht Legal Experts' Task Force). Il s'agit de préparer les modifications institutionnelles qui s'imposent pour la mise en conformité du MUAC avec les prescriptions du Ciel Unique, à savoir la certification et la désignation du Centre, l'institution d'un NSA (National Supervisory Authority) et la supervision du Centre. Le rapport final sera soumis à l'approbation des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile des quatre Etats membres (Benelux & RFA) dont l'espace aérien supérieur est contrôlé par le MUAC.

En même temps, le Luxembourg participe aux réunions de coordination et de coopération des NSA's (BENELUX + RFA). Il s'agit d'harmoniser les procédures des NSA et de coopérer dans la réalisation des tâches qui sont dévolues à ces autorités par la mise en place du concept du Ciel Unique Européen. Une convention en ce sens (MOC, Memorandum of Cooperation) sera très prochainement soumise à la signature des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile des pays membres concernés.

Le bureau de la navigation aérienne participe également aux réunions du RICBAN (Regulatory Information & Coordination Board Area Northwest). Ce groupe réunit les pays du Benelux, de l'Allemagne, de la France et de la Grande-Bretagne. Il s'agit de débattre les questions d'actualité relevant du domaine de la réglementation en matière de navigation aérienne et de trouver des positions communes au sein des différents régulateurs dans un souci d'harmonisation des procédures pour améliorer encore et toujours le niveau de la sécurité aérienne.

OACI :

Le bureau de la navigation aérienne assure le suivi des travaux que l'OACI mène en matière de sécurité aérienne. Il coordonne les positions du Luxembourg avec l'Administration de l'Aéroport pour répondre aux questionnaires de l'OACI dans le cadre de son programme de supervision USOAP affectant l'ensemble de ses Etats membres.

3.2.2.5 Domaine des licences

Le Bureau des licences émet les licences, qualifications et validations pour le personnel navigant et assure leur gestion conformément aux dispositions légales et réglementaires suivantes :

- a. loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- b. règlement grand-ducal du 4 juillet 1990 réglementant les licences et qualifications des parachutistes ;
- c. règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs ;
- d. règlement grand-ducal du 17 juin 1994 portant application de la Directive No 81/670/CEE du 16 décembre 1991 portant acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile ;
- e. règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion.

Le règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité concerne les licences de pilote privé de divers aéronefs (avions, ballons, ultra-légers motorisés, planeurs). Depuis la mise en application du règlement grand-ducal du 6 février 2004 les privilèges des pilotes privés d'avion détenteurs d'une licence selon le règlement du 13 janvier 1993 restent valables pour l'exercice des privilèges pour les vols à vue effectués uniquement de jour dans un aéronef certifié avec un équipage d'un seul pilote. Les pilotes désirant maintenir leurs privilèges de vol de nuit ou de vol aux instruments devront obtenir une licence selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité.

La transposition en droit national du code JAR-FCL élaboré par les JAA (Joint Aviation Authorities) s'est faite par le règlement grand-ducal du 6 février 2004. Un élément principal en est la création d'une licence de pilote professionnel ou de ligne.

Pour faciliter la mise en application de ce nouveau règlement grand-ducal les principaux acteurs ont été entendus lors de réunions de concertation afin d'organiser la structure médicale

- réunions de concertation avec les examinateurs agréés,
- réunion de concertation avec les écoles de pilotage d'avions,
- réunions de concertation avec des compagnies ayant un AOC luxembourgeois,
- réunions d'information des acteurs de l'aviation générale (Commission de l'aviation générale)
- réunions d'information avec les autorités aéronautiques françaises et belges.

A travers le dialogue précité et couplé au fait que le règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 est maintenu en vigueur à l'exception des qualifications de vol de nuit et de vol aux instruments pour l'aviation sportive, cette nouvelle réglementation a trouvé le support de la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise.

Le but essentiel du nouveau règlement grand-ducal ayant transposé le code JAR-FCL consiste à procurer à l'aviation civile luxembourgeoise l'instrument juridique pour assurer elle-même la délivrance, la gestion et le contrôle des licences des pilotes actifs pour le compte des compagnies aériennes luxembourgeoises.

Licences de pilote privé et de parachutiste

Le Bureau des Licences assure la gestion des licences et qualifications conformément aux règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités. Le tableau suivant informe quant au nombre actuel de licences.

Tableau 1 – Licences de pilote et de parachutiste

	total de licences	dont licences d'entraînement
AER (aérostat)	45	6
PAR (parachute)	89	51
PLA (planeur)	68	24
PPL (avion)	580	155
ULM (Ultra-léger motorisé)	55	15
TOTAL	837	251

Ecoles de pilotage - Agréments

Selon les dispositions des règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 l'instruction ne peut être dispensée que dans une école agréée. L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à l'autorisation du Ministre des Transports. Le Bureau des Licences examine les dossiers lui soumis par les écoles de pilotage en vue de leur agrément. Le tableau suivant informe quant aux différentes écoles de pilotage agréées à Luxembourg.

Tableau 2 – Ecoles de pilotage

	Ecole de pilotage
Avion	Aéro Sport du Grand-Duché de Luxembourg
Avion	AVIASPORT II

Avion	AVIALUX asbl
Aérostat	Cercle luxembourgeois de l'Aérostation
Aérostat	Commune aérostatique du G.D.L. asbl
Planeur	Cercle luxembourgeois de Vol à Voile
Parachute	Cercle Para Luxembourg asbl
ULM	AEROPLUME Luxembourg

Examens théoriques et pratiques

La gestion des examens au vu de l'obtention des licences et qualifications afférentes selon les dispositions des règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 se fait par le biais de commissions nommées par le ministre à cet effet à savoir la commission des épreuves théoriques et la commission des épreuves pratiques.

Tableau 3 – Examens théoriques

Année	Nombre de candidats
2000	113
2001	87
2002	96
2003	153
2004	109

Tableau 4 – Examens pratiques

Année	Nombre de candidats
2003	93
2004	79

Validation des licences étrangères

Pour les pilotes professionnels et de ligne employés par les compagnies aériennes à Luxembourg principalement, mais aussi pour tous les autres pilotes titulaires de licences étrangères, des validations sont émises. Avant le 18 juin 2004, date de la mise en vigueur du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité les validations étaient 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 son Annexe 1.

Tableau 5 – Validations jusqu'au 18 juin 2004 (toutes licences confondues)

Année	Nombre de validations
2000	298
2001	241

2002	205
2003	335
2004 (jusqu'au 18 juin 2004)	298

Après la mise en vigueur du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité, les 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 des JAA et non membres de l'Union européenne (licences conformes aux normes de l'OACI) selon les dispositions de la Convention de Chicago et notamment de son Annexe 1 et du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion ;
- c. pour les licences des pays membres de l'OACI et non-membres de l'Union Européenne et non-membres des JAA, les validations sont émises selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité. Dans ces cas le pilote doit répondre à des conditions d'obtention bien déterminées et ces validations sont limitées à un an.

Tableau 6 – Validations à partir du 18 juin 2004 (avions)

2004	Nombre de validations		
	a	b	c
A partir du 18 juin 2004	102	11	3

Il est à noter que les validations des licences d'hélicoptère sont émises selon les dispositions suivantes :

- 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 son Annexe 1.

Tableau 7 – Validations à partir du 18 juin 2004 (hélicoptères)

2004	Nombre de validations	
	a	b
A partir du 18 juin 2004	11	3

Licences de pilote privé, professionnel et de ligne

Depuis l'entrée en vigueur le 18 juin 2004 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, le Bureau des Licences émet et gère, à côté des licences de pilote privé, également des licences de pilote professionnel et de ligne. Le tableau suivant informe quant au nombre actuel de licences émises selon le nouveau règlement grand-ducal précité au titre des mesures transitoires.

Tableau 8 – Licences émises selon le règlement du 6 février 2004

Titre de la licence	Nombre de licences émises
Pilote privé d'avion	74
Pilote professionnel d'avion	1
Pilote de ligne d'avion	58

Ainsi, 58 licences de pilote de ligne et 1 licence de pilote professionnel ont été émises en application des mesures transitoires prévues par le nouveau règlement grand-ducal. Les mesures transitoires consistent à délivrer à un pilote par conversion d'une licence étrangère non-JAA validée une licence luxembourgeoise équivalente.

Ces licences émises par conversion (« based-on ») portent une annotation les limitant à la conduite d'avions immatriculés au Luxembourg et limitant l'exercice des privilèges des pilotes à l'employeur demandeur de la conversion.

74 pilotes privés d'avion titulaires de licences et qualification établies selon le règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 ayant passé des cours de formation supplémentaires, ayant répondu aux nouvelles exigences médicales et ayant rempli toute autre condition exigée ont obtenu des licences établies selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004.

Tableau 9 – Nationalités des pilotes professionnels et de ligne

Nationalités des pilotes professionnels et de ligne	
21	français
13	luxembourgeois
6	britanniques
4	américains
4	belges
4	canadiens
1	allemand
1	australien
1	autrichien
1	grec
1	islandais
1	néerlandais
1	suédois
59	Total

Tableau 10 – Nationalités des licences professionnelles et de ligne converties

Nationalités des licences professionnelles et de ligne converties	
47	américaines
5	canadiennes
5	sud-africaines
2	australiennes
59	Total

Organismes de formation déclarés

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 l'instruction ne peut être dispensée que par un organisme de formation approuvé ou déclaré. L'exploitation d'un organisme de formation approuvé ou déclaré est subordonnée à l'autorisation de l'Autorité. Une telle autorisation n'est accordée que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement grand-ducal précité.

Deux organismes de formation déclarés désirant dispenser une formation exclusivement à la licence de pilote privé (PPL) et situés sur le territoire national ont été déclarés à cette fin à l'Autorité.

Tableau 11 – Organismes de formation déclarés

Organismes de formation déclarés
Aéro Sport du Grand-Duché de Luxembourg
AVIASPORT II

Structure médicale

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 une structure médicale a été organisée qui comprend les secteurs suivants:

1. Section Médecine Aéronautique (SMA)
2. Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (CEMA – installée à l'hôpital Kirchberg)
3. Médecins Examineurs (MEA)

Sur proposition de la SMA, l'Autorité procède à la nomination de médecins examinateurs.

Certificats médicaux

- a. certificats médicaux de classe 1

Les certificats médicaux de classe 1 certifient l'aptitude des pilotes professionnels et de ligne. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 1 doivent être effectués dans le CEMA.

- b. certificats médicaux de classe 2

Les certificats médicaux de classe 2 certifient l'aptitude des pilotes privés. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 2 doivent être effectués dans le CEMA.

Tableau 12 – Certificats médicaux

Certificats médicaux	Nombre de certificats médicaux émis
Classe 1	73
Classe 2	80
Total	153

3.2.3 L'Aéroport de Luxembourg

3.2.3.1. Le trafic

En ce qui concerne les chiffres de trafic enregistrés à l'aéroport, il y a lieu de noter que le nombre des passagers transportés est en légère hausse et a retrouvé le niveau de 2002. Le fret aérien connaît depuis des années une progression constante. Les mouvements aériens, mis à part l'aviation sportive qui a légèrement souffert des conditions

météorologiques défavorables en 2004, sont en hausse du fait d'une reprise internationale générale. Le nombre des mouvements de nuit est également en hausse par rapport à 2003, même si les autorisations nécessaires ne sont délivrées que dans des cas extrêmement rares, de sorte que la plupart des mouvements de nuit sont dus à des arrivées retardées de vols réguliers.

**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%)
2004	50.918 (+3,83%)	5.429 (+13,46%)	6.137 (-12,77%)	26.590 (-13,85%)	89.074 (-2,89%)

Si en 2002 le nombre des mouvements de nuit (annexe 2) avait largement diminué comparé aux chiffres de l'année précédente, la reprise constatée en 2003 déjà s'est encore poursuivie pour atteindre en 2004 877 mouvements. En chiffres absolus l'augmentation est identique à celle de l'année précédente, mais elle est inférieure en pourcentage.

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 75,3% des mouvements, soit 252 des vols passagers (223 arrivées et 29 départs), et 408 des vols fret (77 arrivées et 331 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%)
2004	390 (+36,36%)	487 (+7,5%)	877 (+18,67%)

Il y a lieu de noter que le nombre de passagers transportés (annexe 3) est en légère hausse et a retrouvé le niveau de 2002, suite aux diminutions substantielles des trois années précédentes.

**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%
2004	1.521.806	+4,15%

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 7.801 passagers en 2004 (pratiquement inchangé).

La reprise, somme toute encore modeste, ne fait cependant pas oublier les commentaires du rapport d'activité de l'année 2001 concernant la place de l'aéroport de Luxembourg dans le domaine du trafic passagers. En effet, alors que notre aéroport a perdu son 1^{er} rang en termes de trafic passagers dans la Grande Région, le développement continu des aéroports concurrents comporte un risque d'affaiblissement supplémentaire à l'avenir. Non seulement que le Findel n'est depuis quelques années plus relié à des lignes régulières intercontinentales dans le domaine passagers, mais l'offre des destinations d'affaires et de vacances du Findel n'a guère variée, si l'on fait abstraction d'une nouvelle liaison vers Prague et 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.

LUXAIR a marqué un résultat au-dessus de la moyenne et est resté le transporteur passagers le plus important avec un total de 1.126.387 passagers, ce qui représente une augmentation de 7,6% (79.943 passagers) par rapport à 2003 et une part de marché de 74,39% (en augmentation par rapport à 2003).

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

1. KLM	73.640	+ 5,22%
2. TAP	68.464	+20,08%
3. HAMBURG INTERNATIONAL	51.529	-15,31%
4. VLM	41.686	+23,26%
5. BRITISH AIRWAYS	39.946	- 16,19%
6. SWISS INTERNATIONAL	33.820	-37,03%

En ce qui concerne le trafic passagers sur les destinations individuelles, Londres reste comme dans le passé en tête au niveau des dessertes régulières avec un total de 162.970 passagers suivi par Francfort et Paris. Dans le domaine charter, Palma demeure la destination de vacances la plus fréquentée.

Ligne régulière vers	Trafic passagers en 2004	Situation par rapport à 2003
Amsterdam	73.640	+ 5,22%
Bergame	42.478	+6,57%
Copenhague	39.286	+ 7,78%
Francfort	143.822	-0,54%
Londres	162.970	+ 11,16%
Paris	124.007	+3,13%
Zurich	40.057	-27,85

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.

Le tonnage de fret aérien, fret et poste confondus, (annexe 4) traité par l'Aéroport de Luxembourg s'élève en 2004 à 712.503 tonnes, ce qui représente une croissance de 8,50% par rapport à l'année précédente. La croissance s'est légèrement ralentie.

Le nombre de mouvements cargo a augmenté de 15,38% en passant de 9.880 mouvements fret en 2003 à 11.399 mouvements fret en 2004, ce qui représente pour 2004 en moyenne annuelle 4,16 mouvements cargo supplémentaires par jour. Les mouvements cargo représentent 12,80% du total des mouvements enregistrés pour l'année 2004 et leur part dans les mouvements internationaux est de 18,24%.

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

3.2.3.2. L'infrastructure aéroportuaire

La mise en conformité technique et environnementale

L'Aéroport de Luxembourg repose sur deux pôles d'activité différents qui en font une plate – forme à vocation internationale voire intercontinentale. Une condition indispensable à l'exercice de son rôle d'outil économique est de répondre à tous les égards aux standards rigoureux sur les plans techniques, opérationnels et environnementaux.

A cet effet des investissements considérables sont consentis chaque année pour maintenir les installations techniques et opérationnelles à un haut niveau de qualité et pour assurer ainsi que l'aéroport figure dans la meilleure catégorie d'exploitation. C'est ainsi que la grande majorité des exploitants aériens desservant l'aéroport de Luxembourg disposent de leur côté du matériel volant répondant aux exigences requises pour opérer dans des conditions météorologiques très défavorables, permettant, grâce à une programmation fiable des vols, de réaliser une utilisation plus rentable de leur flotte d'avions tout en évitant parallèlement aux passagers des annulations et retards de vols.

Dans cette même optique, il y a lieu de relever qu'en 2004, deux lois importantes ont été votées dont la mise en œuvre contribuera à améliorer les standards de sécurité aéronautique ainsi que la compatibilité environnementale des infrastructures aéroportuaires.

- Loi du 22 décembre 2004 sur la mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport. Les travaux prévus au montant de 58.000.000.-€ s'étaleront sur six ans et s'inscrivent entièrement dans le cadre d'une protection adéquate et améliorée de l'environnement. En effet, une grande partie des canalisations souterraines,

certaines datant du début de l'exploitation de l'aéroport, sont vétustes et nécessitent le remplacement. Par la même occasion, le concept d'un traitement intégral des eaux de surface polluées et des eaux usées par les stations d'épurations du SIAS et de la Ville de Luxembourg, sera mis en œuvre par la réalisation de bassins de rétention supplémentaires tout en prévoyant un dimensionnement tenant compte des développements prévisibles de l'aéroport.

- Loi du 22 décembre 2004 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une tour-radar à l'aéroport de Luxembourg, y compris l'acquisition et l'installation des équipements techniques, ainsi que les aménagements extérieurs. Cette dépense au montant de 11.600.000.-€ est étalée sur trois ans et permettra de remplacer le système radar actuellement en service, arrivé à bout de potentiel après douze ans d'exploitation.

La gestion immobilière

Par la convention de concession d'un droit de superficie et d'un droit d'emphytéose du 5 juin 2003, l'État a mis à la disposition de lux-Airport les terrains domaniaux et les immeubles appartenant à l'État qui sont loués à des entreprises privées actives à l'aéroport ou qui sont occupés par une administration étatique. lux-Airport assure ainsi l'exploitation de ces terrains.

Les préparatifs pour le projet de règlement grand-ducal sur l'établissement du plan d'occupation du sol (POS) « Aéroport et environnement », visant à remplacer le plan d'aménagement partiel (PAP) de l'Aéroport et ses environs tel que celui-ci a été dressé en 1986, sont en voie de finalisation et devraient aboutir au courant de l'année 2005.

lux-Airport a poursuivi les travaux pour l'élaboration d'un plan d'urbanisation pour une partie du site aéroportuaire, en cohérence avec le POS en projet. Ce plan servira de référence à tout nouveau projet de construction futur sur le site concerné.

Après le remblaiement en cours du vallon du Höhenhof, l'aire de manœuvre devant l'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.

La sûreté et la sécurité aéroportuaires

Le Gouvernement a chargé lux-Airport de la mise en œuvre du concept de sécurité et de sûreté global pour l'aéroport de Luxembourg émanant du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile par le Comité National de la Sûreté de l'Aviation Civile. lux-Airport a entamé la mise en œuvre de cette mission en 2004 par un programme de travaux de perfectionnement de la clôture de l'enceinte aéroportuaire, à réaliser sur plusieurs exercices.

Les grands projets d'infrastructure à l'aéroport

La nouvelle aérogare

En 2003, l'État a confié à la Société de l'aéroport de Luxembourg S. A. lux-Airport la mission de la maîtrise de l'ouvrage pour la construction de la nouvelle aérogare, relayant en cela l'Administration des Bâtiments Publics qui était en charge du projet jusqu'à l'entrée en vigueur de 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.

Les travaux de construction du terminal petits-porteurs (Terminal B) conçu pour l'arrivée et le départ d'avions d'une capacité d'environ 50 passagers, dont les travaux de construction au stade de gros oeuvre non fermé avaient dû être arrêtés en 2001 à la suite d'un jugement du tribunal administratif annulant l'autorisation délivrée par le Ministre de l'Environnement au titre de la loi sur les établissements classés, ont été repris début 2003 suite à la nouvelle autorisation ministérielle du 8 octobre 2002.

Le projet adapté, notamment par le renforcement des mesures et des équipements de sûreté, l'ajout d'une surface commerciale au niveau « passerelle », d'un salon « business class » au niveau « tarmac » et d'une alimentation double 110 V AC 400 HZ / 28 V DC pour avions, a pu être finalisé en 2004 dans le respect de l'échéancier de réalisation et de l'enveloppe budgétaire retenue par le législateur. L'inauguration et la mise en service du « Terminal B » a eu lieu le 26 mai 2004.

L'avant-projet détaillé pour le terminal principal (Terminal A) a été approuvé fin 2003 et les travaux de terrassement ont pu commencer en novembre de la même année. Par rapport à l'avant-projet sommaire approuvé en 2002, le projet a fait l'objet d'adaptations ponctuelles dans le souci du respect de la ligne budgétaire et de la réalisation d'une infrastructure de haute qualité, d'une fonctionnalité et d'une convivialité optimisée. Le projet a été complété par deux passerelles télescopiques supplémentaires portant le nombre de ces passerelles à cinq et par une galerie reliant ces passerelles entre elles indépendamment des salles d'embarquement de sorte à en assurer un maximum de flexibilité d'utilisation. Par ailleurs, les normes accentuées en matière de sûreté et sécurité aéroportuaires auront un impact sensible sur les coûts de construction. La pose symbolique de la première pierre a eu lieu le 12 décembre 2003 en présence de SAR le Grand-Duc Henri.

Au courant de l'exercice 2004, les travaux de terrassement ont été terminés et les premiers niveaux du gros oeuvre ont été réalisés. Les études des bureaux spécialisés se sont poursuivies en étroite concertation avec les différents acteurs concernés (lux-Airport, lignes aériennes, agent en escale, police grand-ducale, administration des douanes et accises et administration de l'aéroport, etc.).

Les travaux évoluent au rythme programmé de sorte que la nouvelle aérogare pourra être mise en service en 2007. Dès la mise en service du nouveau terminal A, l'aérogare actuelle sera démolie. A l'endroit de l'aérogare actuelle, un deuxième tronçon de passerelle reliera le terminal A au terminal B tout en permettant un réaménagement du tarmac pour avions.

Le parking souterrain

Le projet de construction du parking souterrain devant la nouvelle aérogare a été finalisé. Avec ses 4.000 emplacements sur quatre niveaux sous terre, quelque 100 emplacements en surface pour une utilisation de très courte durée, 90 emplacements pour taxis (70 pour les passagers à l'arrivée, 20 pour les passagers au départ) et 8 arrêts pour autobus/autocars, ce parking est configuré de manière à se substituer à l'ensemble des parkings actuels en surface.

Le projet sera réalisé en deux phases dont la première sera mise en exploitation mi 2006 et la deuxième fin 2006. Ce projet couvre également la voirie interne entre la route N1 et l'aérogare ainsi que les aménagements provisoires et définitifs des alentours et du parvis de l'aérogare.

Un parking provisoire d'une capacité de quelque 1.000 emplacements a été mis en service entre le Golf Club grand-ducal et la route N1 afin de parer au déficit d'emplacements dû aux travaux d'aménagement en cours. Une navette est assurée par autobus entre ce parking et l'aérogare.

La centrale de cogénération

Cette centrale de cogénération doit pouvoir fournir les fluides énergétiques chaleur et froid à la nouvelle aérogare. La mise en place d'un réseau de distribution permettra à terme de fournir la chaleur également à d'autres immeubles implantés sur le site aéroportuaire et à sa périphérie.

lux-Airport a créé ensemble avec un partenaire industriel une société qui procédera à la réalisation de la centrale de cogénération et en assurera l'exploitation. Le projet se concrétisera sur le site de l'aéroport, à l'est du nouveau giratoire de la route N1 à l'entrée du Golf Club grand-ducal.

Le financement de l'investissement nécessaire sera assuré par cette nouvelle société.

Le terminal d'aviation générale GAT/VIP et hangars pour l'aviation générale

Le projet de construction d'un terminal pour l'aviation générale doté d'une infrastructure d'accueil pour VIP gouvernementaux et de hangars pour des avions de l'aviation générale n'a pas encore pu être entamé à défaut de moyens budgétaires.

lux-Airport a retenu dès lors d'accorder une concession de travaux et d'exploitation de cette infrastructure à une firme spécialisée.

3.2.4. L'aviation générale

Si le nombre des vols effectués dans le domaine de l'aviation générale a diminué d'une façon considérable en 2004, en accusant un chiffre de 26.590 seulement par rapport à 30.865 pour l'année 2003, cette régression de l'ordre de 14% s'explique par le fait que l'année passée a été de loin moins propice aux activités de l'aviation de sport et de tourisme que l'année 2003 qui avait connu des conditions météorologiques exceptionnelles on ne peut plus favorables.

A remarquer, par ailleurs, que le nombre des mouvements établi pour 2003 rejoint en somme les autres chiffres des années précédentes, tel que le fait apparaître le tableau ci-après :

Année	Aviation générale (tourisme / loisirs + vols locaux)	Variation		Aviation locale	Variation
1995	29.268	-8.4%	dont	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%

2004	31.665	-14.30%
------	--------	---------

26.590	-13.86%
--------	---------

En ce qui concerne l'exploitation de l'aérodrome de Noertrange, celle-ci pourra être poursuivie, suite à l'acquisition des parcelles requises pour que le terrain rentre définitivement en la possession de l'Etat. L'utilisation des infrastructures aéronautiques du site deviendra normale dès que les travaux de réaménagement et de sécurisation auront abouti.

3.2.5. Les compagnies luxembourgeoises

3.2.5.1. LUXAIR

En 2004 la société LUXAIR a transporté au départ de et vers Luxembourg 1.126.387 passagers contre 1.046.444 en 2003, soit une augmentation de l'ordre de 7,6%, taux étant au-dessus du pourcentage moyen de l'aéroport. La part de marché de la société dans le total en termes de passagers transportés a ainsi progressé jusqu'à 74,39%.

Le réseau aérien de LUXAIR portait sur quelque 61 destinations dont 24 en vols d'affaires et 37 en vols vacances. Outre les villes classiques du programme des vols vacances et d'affaires, les villes de Budapest et de Varsovie ont été ajoutées au réseau des destinations.

Au 31 décembre 2004 la flotte LUXAIR comprenait 16 appareils dont 5 BOEING 737, 3 FOKKER 50 et 8 EMBRAER EMB 145. Les FOKKER 50 viennent d'être vendus et sont remplacés par 2 EMBRAER EMB 135.

Au 31 décembre 2004 les effectifs de la société s'élevaient à 2.191 unités (dont 142 pilotes). La part des effectifs du seul secteur de l'assistance aéroportuaire s'est élevée à 989 unités pour le domaine fret et à 324 unités pour le domaine passagers.

3.2.5.2. CARGOLUX

En 2004 CARGOLUX a transporté 484.000 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 653.000 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 5.114.811.937 millions de tonnes – kilomètres réalisés sur son réseau comprenant des destinations réparties sur tous les continents, soit +23% par rapport à 2003 (source : Magazine AIR TRANSPORT WORLD).

Au 31 décembre 2004 sa flotte s'est composée de 13 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 de la capacité d'appoint louée auprès d'autres transporteurs (2 à 3 B 747 en wet-lease).

En 2004 CARGOLUX a ajouté huit nouvelles destinations à son réseau mondial à savoir les villes de N'Djamena (Tchad), Eldoré (Kenya), Lagos (Nigeria), Lusaka (Zambie), Bradley Hartford (USA), Chicago (USA), Helsinki (Finlande), Barcelone (Espagne). De même le nombre de fréquences a été augmenté sur certaines destinations. En tout la compagnie a effectué 3.137 vols ce qui représente une augmentation de 481 unités par rapport à 2003.

Les effectifs de la société s'élevaient au 31 décembre 2004 à 1.298 personnes réparties à travers le monde entier, dont 971 agents basés à Luxembourg. Le personnel navigant technique comprenait 329 personnes.

3.3. Le domaine législatif

3.3.1 L'activité législative

Travaux législatifs en cours

La mise au point du programme national de sûreté a 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 rendre conforme aux exigences communautaires et d'en assurer la compatibilité avec l'évolution légale dans d'autres matières, par exemple la protection des données à caractère personnel.

Les amendements ont pour objet de mieux clarifier et 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.

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 défektivité 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.

3.3.2. Taxes aéroportuaires

Un 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.

3.3.3. Trajectoires

Le projet de règlement grand-ducal s'inscrit dans un cadre général visant à réduire les nuisances sonores générées par le secteur aéronautique à l'Aéroport de Luxembourg. Il constitue un corollaire utile aux dispositions du projet de règlement grand-ducal déterminant les taxes aéroportuaires qui introduit l'idée nouvelle d'une modulation des taxes d'atterrissage en fonction du degré d'insonorité certifiée des avions favorisant le recours aux appareils les plus modernes voire les moins nocifs et qui introduit une taxe d'un genre nouveau destinée à sanctionner administrativement l'auteur du chef d'un écart non autorisé des trajectoires prescrites au décollage ou à l'atterrissage à l'Aéroport de Luxembourg.

3.3.4. Assurances

Suite aux attentats terroristes perpétrés aux Etats-Unis dans le secteur des transports aériens, l'Union européenne s'est intéressée aux exigences en matière d'assurance des transporteurs aériens. Dans le cadre de la politique commune des transports, et afin de renforcer la protection des consommateurs et d'éviter des distorsions de concurrence entre transporteurs aériens, l'Union européenne a souhaité fixer un niveau d'assurance minimal adéquat pour couvrir la responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers (en y incluant les risques dus aux actes de guerre et au terrorisme) conformément aux principes énoncés par la Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

Le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004, relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs s'appliquera à tous les vols à l'intérieur, à destination, en provenance ou en survol du territoire d'Etat membre de l'Union à partir du 30 avril 2005.

En ce qui concerne le volet de la responsabilité à l'égard des tiers, la couverture minimale de l'assurance par accident est fixée en fonction de la masse maximale au décollage de chaque aéronef.

S'agissant de la menace d'exclusion redoutée des clauses « bombes sales » de la couverture d'assurance, les compagnies d'assurance ont finalement renoncé à introduire celles-ci lors de la principale période de renouvellement des contrats en automne 2004. Toutefois la Commission européenne et les Etats membres restent sur le qui-vive et suivront de près les évolutions du marché des assurances en se concertant étroitement sur les divers mécanismes de réaction.

3.3.5. Sûreté

3.3.5.1. *Renforcement des ressources*

La Direction de l'Aviation Civile a renforcé, au cours de l'année 2004, son effectif par l'engagement d'un collaborateur permanent responsable de la sûreté aérienne.

Cette fonction s'inscrit dans la lignée tracée par le règlement communautaire n°2320/2002 du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

De même il sera procédé au recrutement d'un inspecteur-sûreté dont la mission consistera à assurer, contrôler et effectuer sur le terrain les missions de sûreté, dont notamment dans le secteur du fret aérien.

Les missions, rôles et pouvoirs dudit inspecteur-sûreté seront définis dans un règlement grand-ducal relatif au contrôle-qualité.

L'inspecteur sera affecté à l'Aéroport de Luxembourg et y exercera ses missions de contrôles. Toutefois, il fera partie du personnel de la Direction de l'Aviation Civile et relèvera de l'autorité hiérarchique de cette dernière.

3.3.5.2. Travaux effectués

1. au plan communautaire

En 2004, des réunions se sont tenues régulièrement à Bruxelles par le comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile (AVSEC).

Ces réunions ont porté sur les thèmes suivants :

- harmonisation des spécificités des machines à rayons X
- uniformisation des critères relatifs aux inspections / fouilles des personnes et des véhicules accédant aux zones d'accès réglementé
- discussions des contrôles de sûreté des vols provenant de pays tiers
- propositions en vue de l'adoption de cartes d'identité des équipages uniformes
- définitions nationales de la notion de zone de sûreté à accès réglementé.

2. au plan national

L'arrêté ministériel du 29 octobre 2004 portant nomination des membres du comité national de la sûreté de l'aviation civile a apporté quelques changements dans l'organisation interne.

Le Comité s'est réuni à plusieurs reprises en 2004 afin de discuter des points suivants :

- modification du tracé de la clôture de sécurité de l'aéroport
- renforcement du périmètre de sécurité
- amélioration des supports de laissez-passer et instauration d'un *log book*
- discussion avec les principaux manutentionnaires afin de revoir les procédures de sécurisation du fret aérien
- discussions avec les représentants de l'administration des douanes & accises ainsi qu'avec la police grand-ducale et portant sur les mesures de sécurisation des accès.

La Direction de l'Aviation Civile élabore actuellement un projet de règlement grand-ducal portant agrément des agents habilités. Un projet relatif au règlement grand-ducal définissant les modalités du contrôle – qualité suivra.

Le règlement (CE) n°849/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifie le règlement-cadre (CE) n°2320/2002 en matière de sûreté aérienne en autorisant l'adoption par les Etats membres de niveaux de sûreté différents mais adéquats dans les aéroports et aérodromes les plus petits présentant une activité commerciale très limitée.

Le règlement d'application n°622/2003 de la Commission du 4 avril 2003 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne a été remanié à son tour à différentes étapes :

- En premier lieu le règlement (CE) n°68/2004 de la Commission du 15 janvier 2004 dresse une liste d'objets interdits à bord et dans les soutes à bagages des avions transportant des passagers. L'objectif primaire de la réglementation est d'indiquer aux passagers embarquant dans les aéroports de l'Union européenne les objets qui seront confisqués aux points de contrôle de sûreté.

La liste des objets interdits n'est pas exhaustive puisqu'il est toujours possible de concevoir de nouveaux types d'armes potentiellement dangereuses.

La Direction de l'Aviation Civile a veillé à ce que les transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport respectent leur obligation d'informer les passagers avant l'enregistrement (panneaux d'information, publications, dépliants...). La liste sous rubrique est par ailleurs librement consultable sur les sites Internet de Luxair, de l'Administration de l'Aéroport ou de lux-Airport.

- En complément, le règlement (CE) n° 1138/2004 de la Commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports oblige tous les passagers en partance ainsi que tous les membres du personnel, y compris les équipages, ainsi que les objets qu'ils transportent à subir une inspection/filtrage avant de pouvoir gagner les parties hautement sensibles d'un terminal (halls d'embarquement, zones de tri-bagages...).

Le règlement n° (CE) 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

L'action de l'Union européenne en question dans le domaine des transports aériens vise notamment à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Le règlement établit des règles communes en matière d'indemnisation des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement involontaire et d'annulation ou de retard important d'un vol.

En cas d'annulation ou de refus d'embarquement d'un vol, les passagers concernés ont :

- le droit au remboursement du billet dans un délai de sept jours, ou un vol retour vers leur point de départ initial ou un réacheminement vers leur destination finale ;
- le droit à une prise en charge (rafraîchissements, possibilité de restauration, hébergement à l'hôtel, transfert de l'aéroport vers cet hôtel, deux appels téléphoniques voire messages fax ou électroniques gratuits)

- le droit à une indemnisation dont le montant est fixé dans une fourchette de 250 à 600 € variable en fonction de la distance du vol à parcourir

Le règlement prévoit un régime d'indemnisation spécifique en cas de retard d'un vol d'autant plus sévère pour le transporteur en fonction de l'importance du retard enregistré. De même le transporteur se voit obligé d'accorder une réduction sur le prix du billet en cas de placement d'un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté. Le règlement précité est en application depuis le 17 février 2005.

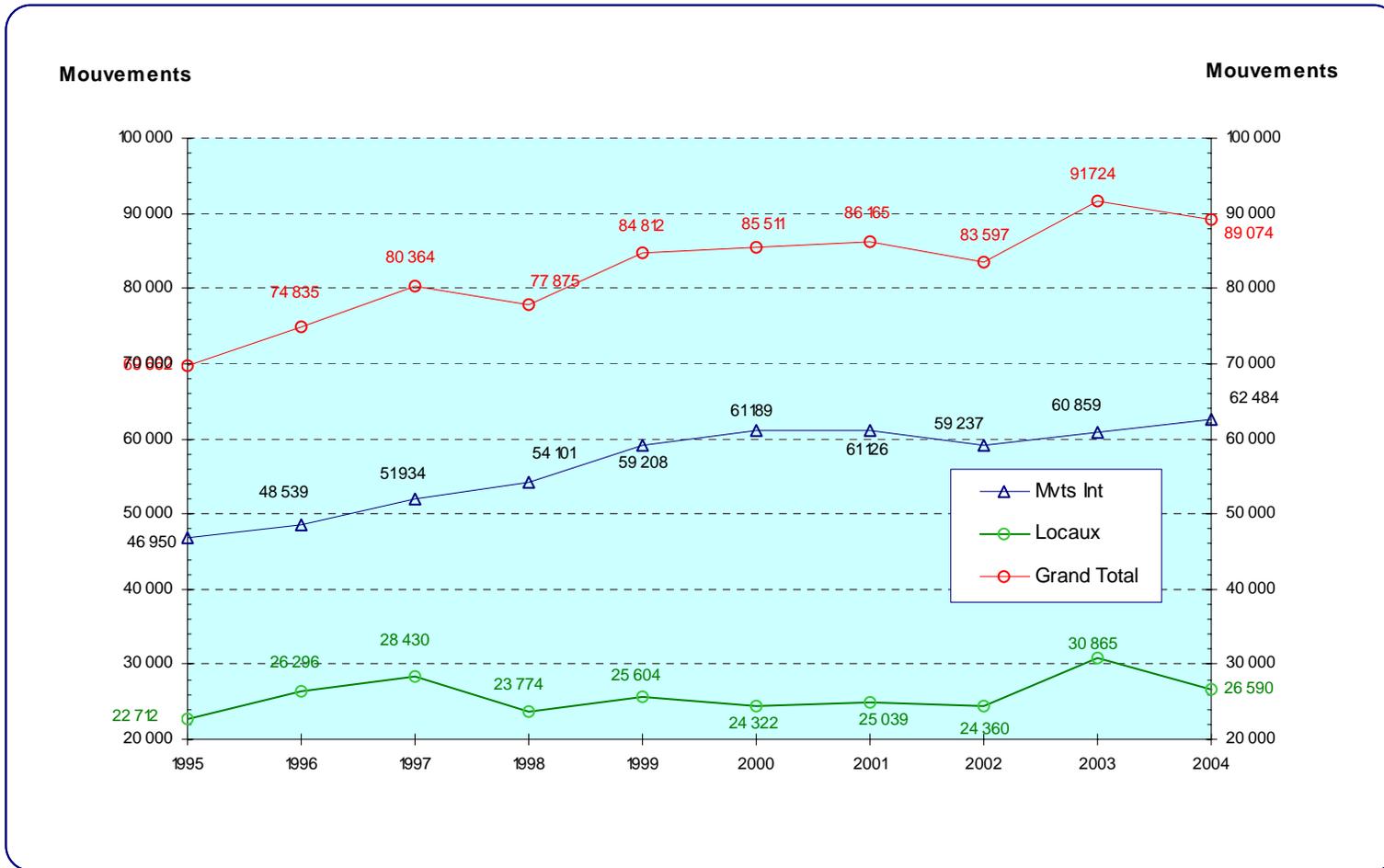
3.3.6. Relations extérieures / négociations bilatérales

Suite à l'arrêt rendu par la Cour de Justice Européenne (CJCE) le 5 novembre 2002 à Luxembourg, le nombre de négociations bilatérales a été plus limité par rapport au rythme des années précédant l'arrêt de la Cour de Justice. La gestion des relations aériennes a été d'autant plus difficile que beaucoup de questions relatives à la manière de gérer ces relations bilatérales ainsi qu'à la validité des résultats obtenus ont continué de faire l'objet de nombreuses réunions au niveau communautaire. Au cours de ces réunions, des clauses standards types à insérer par les Etats Membres dans leurs accords aériens bilatéraux ont finalement pu être arrêtées en décembre 2004. Aussi les premières négociations d'un accord aérien horizontal entre la Communauté Européenne et un Etat tiers ont pu être conclues avec la parape d'un accord horizontal avec le Chili en septembre 2004.

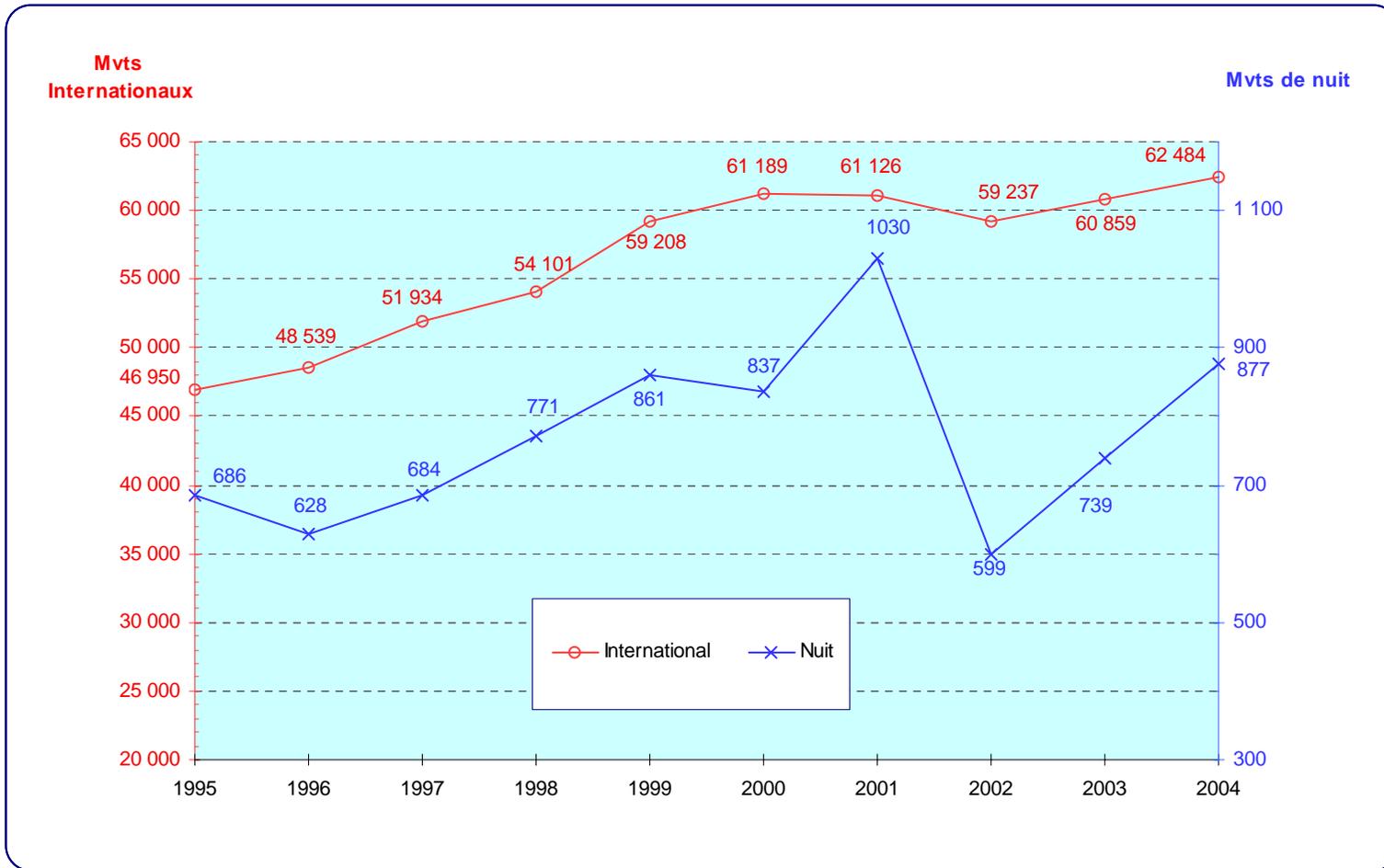
Au niveau bilatéral, les démarches entreprises se sont plutôt concentrées sur des réunions informelles avec les autorités aéronautiques de certains Etats tiers afin de sonder les positions de ces derniers face à la nouvelle situation au niveau communautaire et d'explorer la possibilité d'accroître à l'avenir les dispositions en matière de droits de trafic. Ainsi, de telles réunions informelles ont eu lieu avec les autorités aéronautiques de HongKong, de Singapour et du Koweït. Par ailleurs, les dispositions opérationnelles en matière de droits de trafic ont pu être adaptées avec certains pays comme par exemple la République Populaire de Chine permettant notamment l'accroissement des capacités des services aériens exploités.

D'une manière générale les années 2003 et 2004 peuvent être vues comme des années de transition pendant lesquelles beaucoup de questions ont dû être qualifiées au niveau communautaire et qui ont permis au cours de contacts informels avec nos partenaires bilatéraux de dégager la marche à suivre pour continuer le développement des services aériens avec bon nombre de pays tiers. Dans ce sens de nouvelles négociations et consultations bilatérales devraient pouvoir être relancées an 2005.

Evolution des mouvements aériens

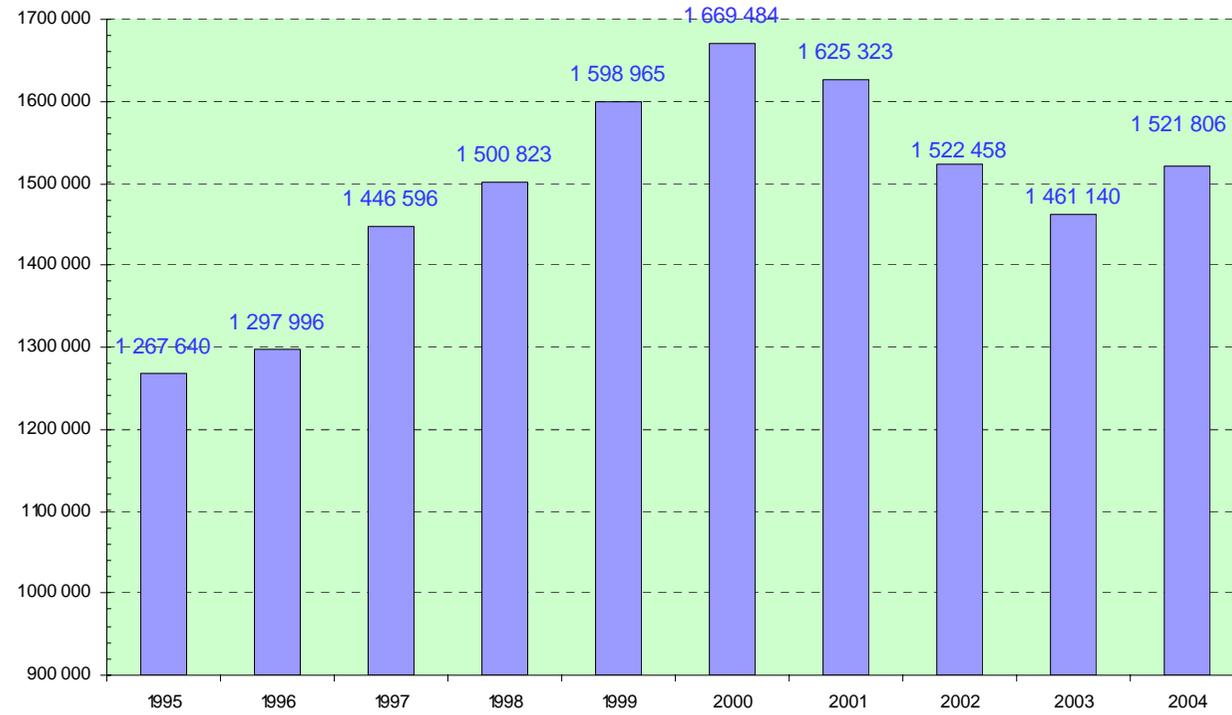


Evolution des mouvements de nuit

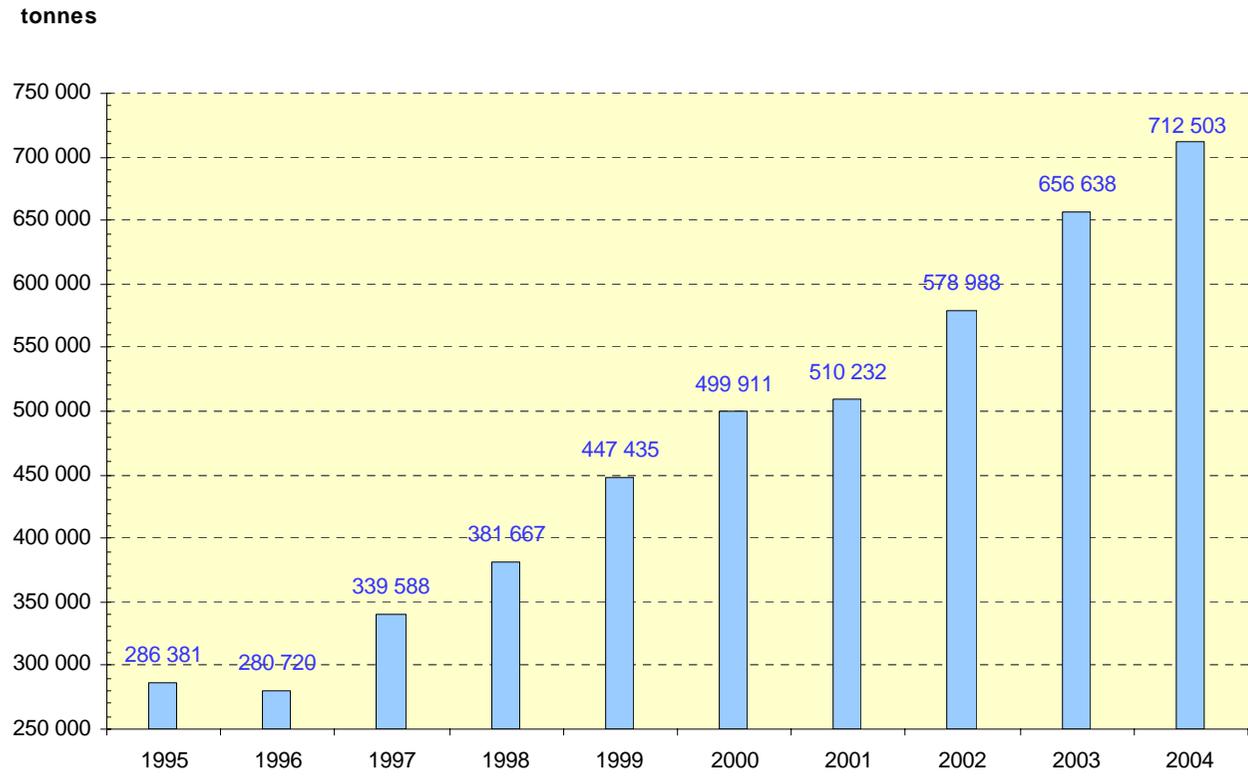


Evolution du nombre des passagers

Passagers



Evolution du fret aérien



4. La Navigation Intérieure et les Affaires Maritimes

4.1. Activité législative

- La loi du 19 février 2004 a approuvé la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001 (Mémorial A N° 25, pages 364 et ss).

- L'arrêté grand-ducal du 17 septembre 2004 a publié les décisions prises par la Commission de la Moselle lors de sa séance plénière du 9 juin 2004 en matière de péages sur la Moselle (Mémorial A N° 163, pages 2497 et 2498).

- L'arrêté grand-ducal du 17 septembre 2004 a publié les modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 174, pages 2588 et 2589).

4.2. Activités internationales

4.2.1. Union Européenne

La Présidence néerlandaise avait deux dossiers importants à traiter : le RIS (River Information Services) qui a pour objet de créer un cadre pour le développement et l'usage d'informations dans le domaine des transports par navigation intérieure en vue d'une sécurité et efficacité optimale.

L'autre dossier concerne les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure.

4.2.2. Commission de la Moselle

En 2004, cette Commission a tenu deux séances plénières où des décisions importantes ont été prises.

Dans le but de promouvoir le transport par voie d'eau face à une période de faible conjoncture et en tenant compte de la fragilité du trafic mosellan, la Commission de Moselle a décidé l'introduction d'un tarif d'exception (de faveur) pour le transport de colis lourds et masses indivisibles par voie d'eau.

En matière réglementaire, la Commission a apporté une série de modifications et de compléments aux prescriptions relatives à la circulation de la Moselle, ceci dans un souci d'harmonisations avec la réglementation applicable sur le Rhin.

4.2.3. Port de Mertert

Les transbordements portuaires pendant les deux premiers trimestres de 2004 étaient en retrait par rapport à 2003, alors que les deux derniers trimestres affichaient une augmentation importante (p.ex. 33,6 % pour le 4^e trimestre 2004 par rapport à 2003).

Les transvasements de produits pétroliers ont pratiquement doublé d'une année à l'autre et les produits sidérurgiques tant à l'import qu'à l'export ont connu des augmentations encourageantes. Sauf le charbon et les matériaux de construction, tous les produits ont évolué favorablement.

Le trafic fluvial du Port en 2004 a ainsi augmenté de 2,9%, mais à cause d'un recul de trafic terrestre de 58,8% du Port, le trafic global général a régressé de 3,8%.

On note également la bonne tenue du trafic à la dépendance de Bech-Kleinmacher (+8,2%) et le fait que les exportations ne constituent plus que le quart par rapport aux importations.

DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2004

Unité: Tonne

	2004	2003	diff. %
TRAFIC GLOBAL GENERAL	1 879 260	1 953 941	- 3,8%
TRAFIC GLOBAL PORT DE MERTERT	1 427 336	1 387 169	+ 2,9%
exportations	289 614	312 382	- 7,3%
importations	1 137 722	1 074 787	+ 5,9%

EXPORTATION S

	2004	2003	diff. %		2004	2003	diff. %
produits sidérurgiques	128 576	121 798	+ 5,6%	produits sidérurgiques	353 060	375 682	- 6,0%
<i>dont: laminés finis et demi-produits</i>	122 152	118 896	+ 2,7%	<i>dont: matières premières</i>	345 366	368 091	- 6,2%
<i>scories de four électrique</i>	6 424	2 902	+ 121,4%	<i>produits finis et demi-produits</i>	7 694	7 591	+ 1,4%
clinker de ciment	154 385	185 690	- 16,9%	charbon	68 932	49 383	+ 39,6%
produits agricoles				produits pétroliers	486 423	404 917	+ 20,1%
divers	6 653	4 894	+ 35,9%	matériaux de construction	68 540	112 544	- 39,1%
				produits agricoles	77 011	74 290	+ 3,7%
				divers	83 756	57 971	+ 44,5%

	2004	2003	diff. %
--	------	------	---------

Nombre de bateaux	1 014	1 056	- 4,0%
dont: chargés	264	277	- 4,7%
déchargés	750	779	- 3,7%

TRAFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER *

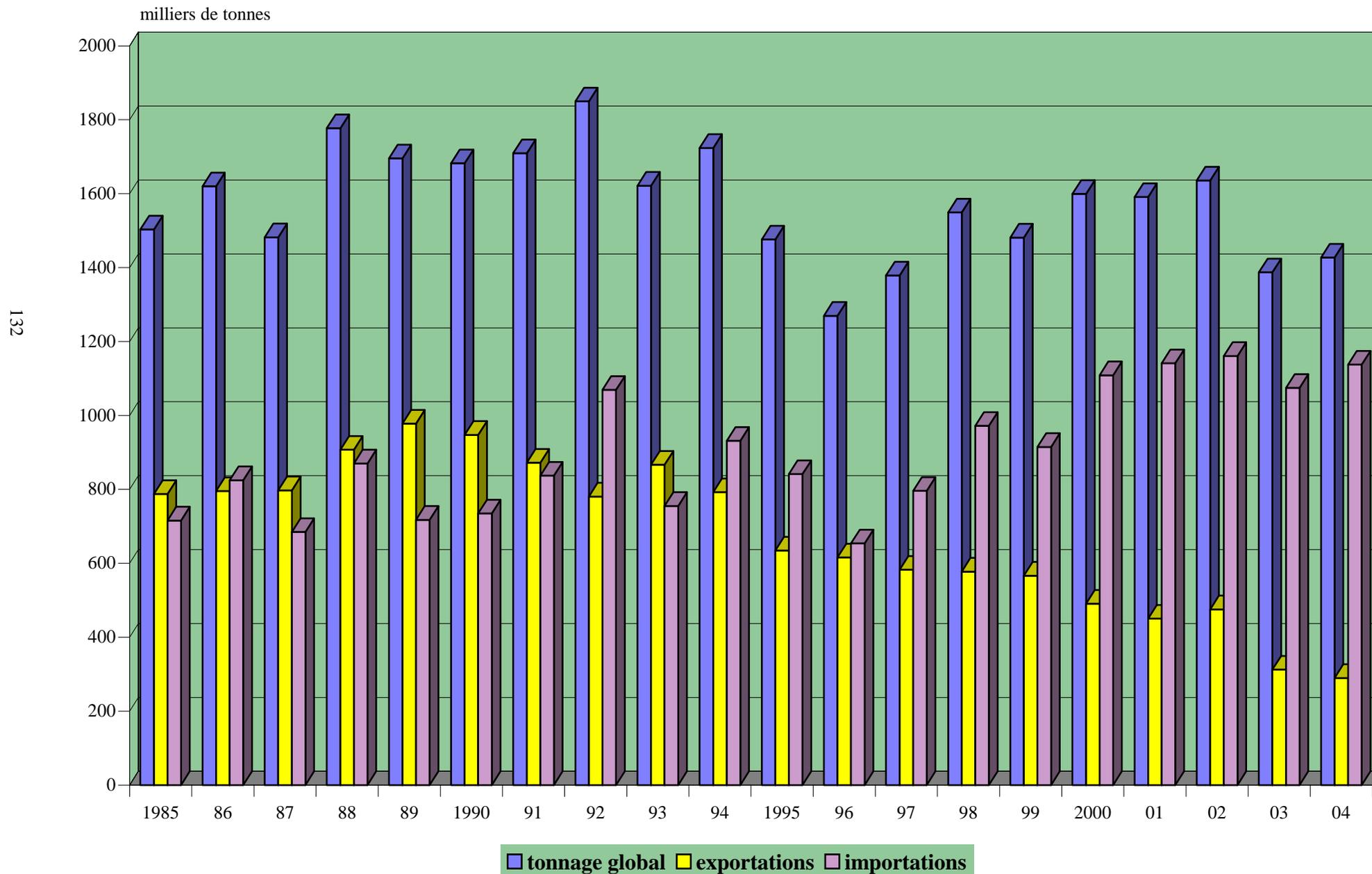
exportations et importations	212 993	196 766	+ 8,2%
nombre de bateaux	154	140	+ 10,0%

TRAFIC TERRESTRE PORT *	91 967	222 988	- 58,8%
-------------------------	--------	---------	---------

TRAFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT *	146 964	147 018	
---	---------	---------	--

* compris dans le trafic global général

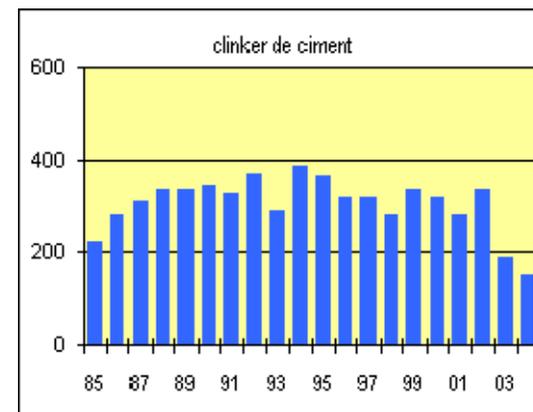
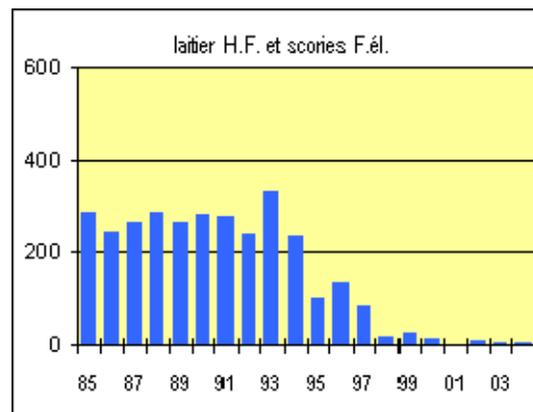
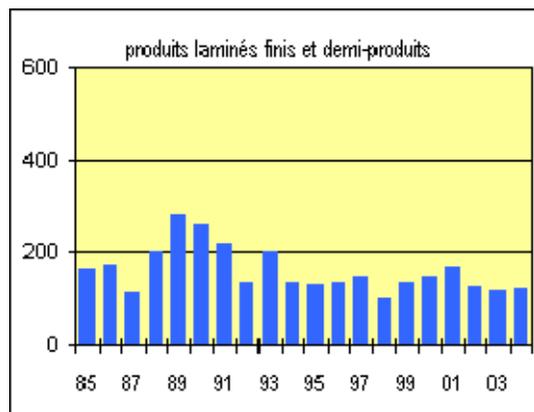
EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL PORTUAIRE



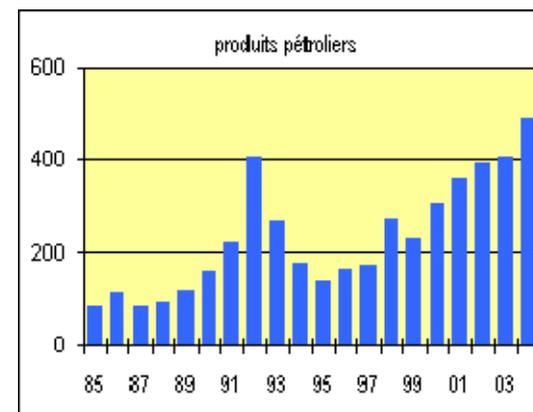
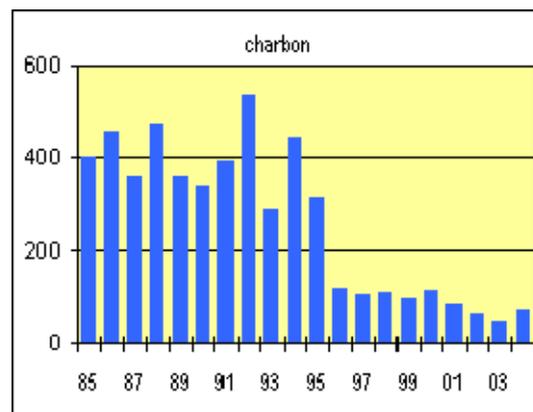
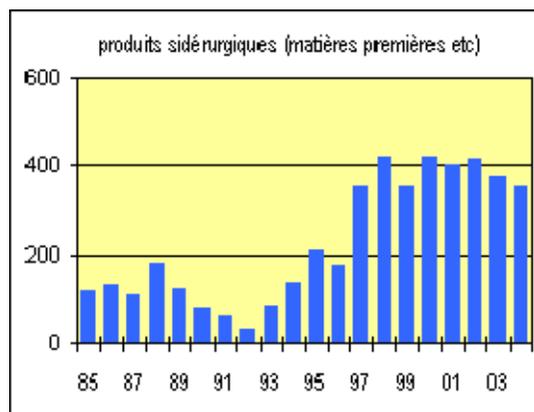
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

en milliers de tonnes

exportations



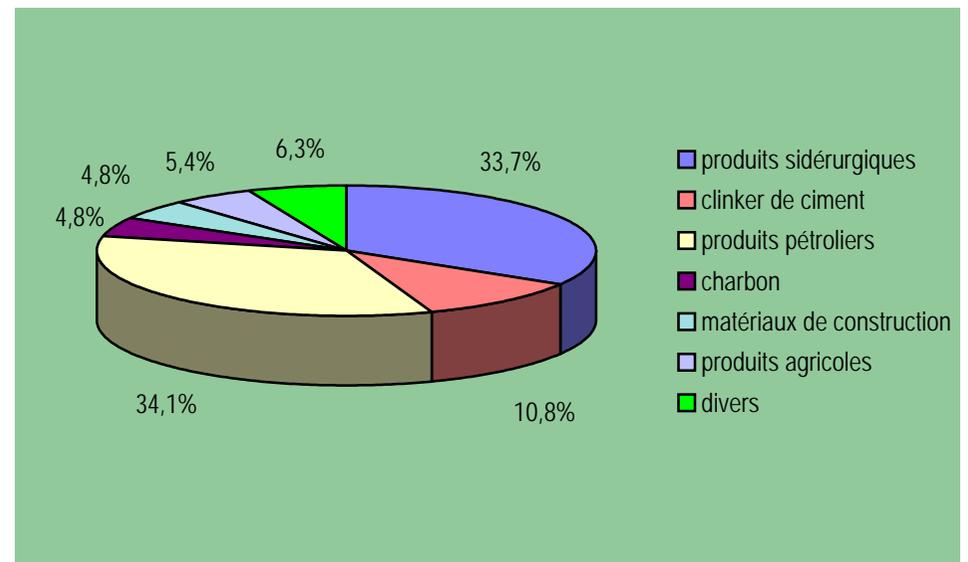
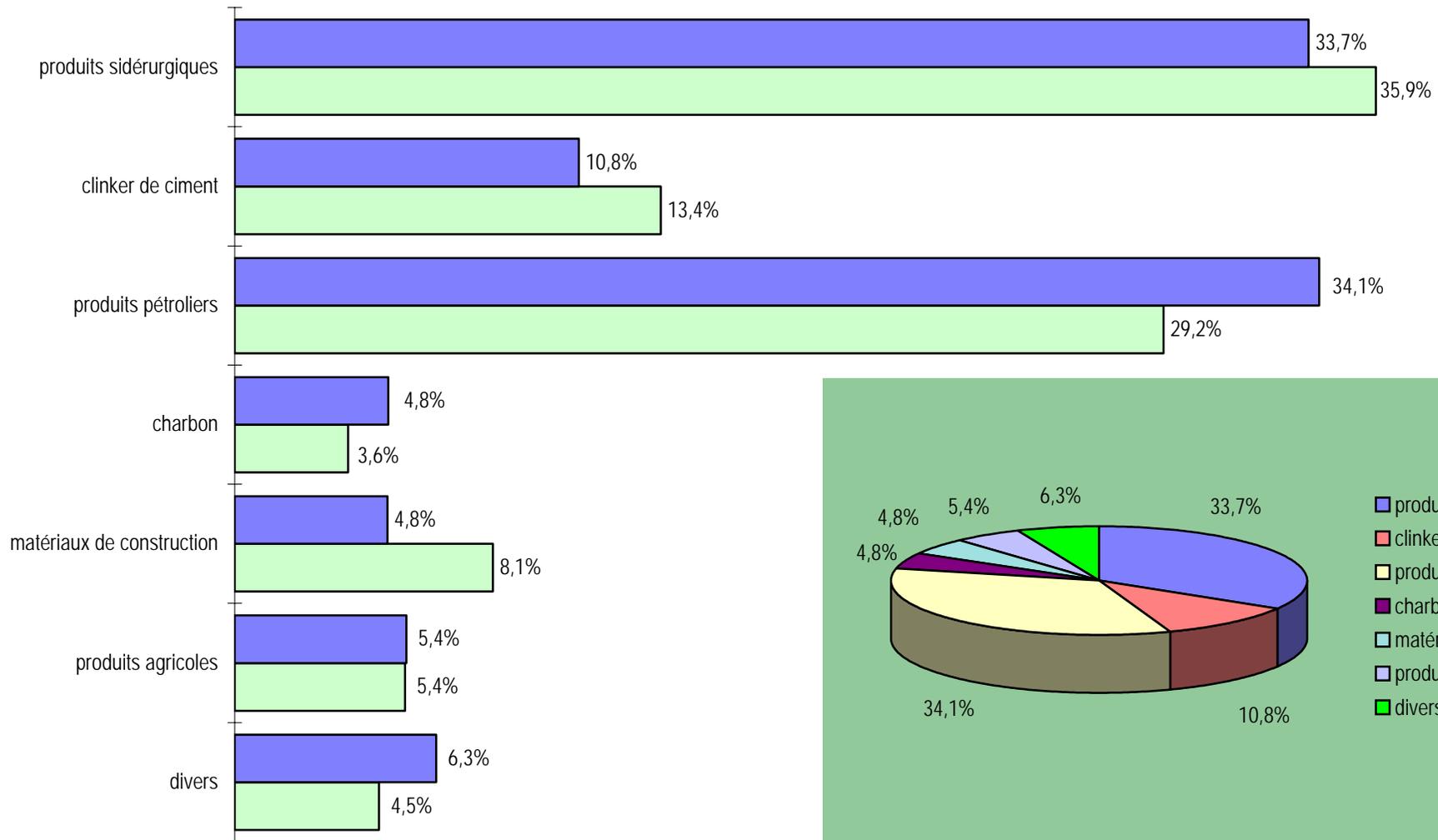
importations



TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS

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

134



2003 2004

4.3. Le Service de la Navigation

4.3.1. Le contexte général

Bien que 40 ans après son aménagement la Moselle n'en finit pas de faire la preuve de l'utilité, le public non averti ignore communément que notre pays est appelé à gérer, à côté des modes de transport terrestres traditionnellement au service de notre économie, à savoir la route et le chemin de fer, le mode de transport « navigation intérieure » et les infrastructures de la Moselle aménagée en voie d'eau.

L'importance économique et politique de la navigabilité de la Moselle a été reconnue et réglementée de longue date. Ceci explique le fait que cette infrastructure revêt un statut complexe très particulier. Bien que relevant du domaine public national, la souveraineté territoriale est pour la majeure partie exercée en commun avec l'Allemagne, alors que les conditions d'exploitation et d'utilisation se trouvent largement déterminées par le droit public international.

Le régime juridique, administratif et technique de la section frontière est défini par un nombre impressionnant d'actes internationaux. Sont à citer dans ce contexte l'Acte final du Congrès de Vienne du 9 juin 1815, les Traités conclus le 26 juin 1816 à Aix-la-Chapelle et le 7 octobre 1816 à Clèves, la Convention signée le 27.10.1956 à Luxembourg, ou encore le Traité signé le 19 décembre 1984 à Luxembourg. S'y ajoutent évidemment les accords et règlements d'exécution, respectivement les prescriptions édictées en vertu de la souveraineté nationale ou en exécution des directives communautaires.

Dans le cadre de la signature de la Convention tripartite au sujet de la canalisation de la Moselle du 27 octobre 1956, notre pays s'est plus particulièrement engagé à assurer la gestion de la voie d'eau mosellane conformément aux stipulations de la Convention. Aussi a-t-il été décidé dans la suite 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.

■ Les missions

Pour honorer les engagements contractés, respectivement pour assurer l'exercice de ses droits de souveraineté sur la section frontière de la Moselle, l'Etat luxembourgeois est appelé à assurer un large éventail d'activités spécifiques.

L'exécution des missions de gestion de notre patrimoine fluvial se trouve confiée au Service de la Navigation à qui il appartient donc d'assurer plus concrètement toutes mesures régaliennes 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.

Lui sont dévolues, 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

L'exécution des nombreuses missions exige non seulement une certaine spécialisation mais également un haut degré de préparation des personnels et matériels.

Le large éventail de missions est assuré d'une manière très efficace par un effectif des plus modestes qui se limitait en 2004 à 22 agents organisés comme suit:

- gestion générale: 5 agents, dont un employé ;
- unité nautico-technique: 5 agents ;
- unités d'exploitation des barrages-écluses: 2 x 6 agents par roulement interrompu.

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 est, 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, tenu d'assurer un service de permanence.

En ce qui concerne le plan matériel, il est évident que l'exercice des missions spécifiques implique toute une panoplie de moyens matériels conséquents.

4.3.2. La gestion de la voie d'eau – bilan général

L'année 2004 a été marquée par la forte progression tant en volume qu'en complexité, de la gestion administrative. Parallèlement aux dossiers et actions classiques et habituelles du service, 2004 s'est caractérisée par une intensification sensible des demandes d'avis ou de décisions et une diversification des types de projets à réaliser.

En ce qui concerne les activités nautiques l'évolution observée a 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.

Force a donc été de fixer les priorités comme il se doit et de concentrer les moyens disponibles sur les actions nécessaires en vue d'assurer l'exécution conforme du large cadre réglementaire et la prévention et la gestion des risques d'exploitation.

Les efforts et actions destinées à améliorer l'efficacité opérationnelle et la qualité du service rendu ont évidemment été poursuivis

Les détails et différents aspects y relatifs sont plus amplement rapportés dans la suite.

■ La gestion domaniale – les défis majeurs

Dans la continuité des années précédentes, les activités ont eu pour objectif:

- 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 ;

- de sauvegarder le patrimoine et d'assurer la mise en valeur des atouts polyvalents induits aux niveaux production d'énergie hydroélectrique, sports nautiques, tourisme, environnement ou encore qualité de vie;
- d'assurer le contrôle des concessions privatives et l'utilisation conforme et rationnelle du domaine public fluvial;
- d'apporter son concours aussi bien en assistance-conseil qu'en appui technique aux autorités qui en expriment la demande.

■ Les actions prioritaires en 2004

Face aux multiples défis les missions d'acteur du fleuve du Service de la Navigation ont été guidées par l'approche globale dynamique plus amplement décrite dans la suite.

L'objectif principal a été d'assurer un niveau de sûreté qui permet de garantir la sécurité du personnel exploitant, des utilisateurs et des riverains. En complément il s'agissait de gérer les moyens de manière à pouvoir garantir une exploitation en mode continu, et de prendre les mesures opportunes pour assurer la pérennité des éléments relevant du domaine public fluvial, la fluidité de navigation ou encore une cohabitation aussi harmonieuse que possible entre les différents usagers de cette infrastructure naturelle de transport.

Selon cette stratégie les actions suivantes ont notamment été exécutées:

- Des contacts réguliers avec les principaux acteurs nautiques. Ces rencontres ont donné au S.N. l'occasion de rappeler les évolutions constatées, d'assurer une communication proactive et de souligner sa volonté d'assurer le plus efficacement possible ses missions d'intérêt général.
- Une action ciblée au plan préventif. Ces activités sont assurées sur base d'une campagne de sensibilisation confortée par des contrôles renforcés réalisés 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. Il va sans dire que ceci implique une surveillance sans faille et des inspections systématiques de l'état des infrastructures relevant du domaine public fluvial luxembourgeois, dont notamment:
 - les quais d'accostage publics;
 - 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.
- Un certain nombre de mesures particulières de prévention, de sécurisation et de fiabilisation, y compris les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la préservation de l'état conforme des infrastructures relevant 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. Dans ce contexte a été entamé la réalisation de cartes numérisées du fond du lit de la Moselle et l'aménagement d'un outil informatisé de gestion des données bathymétriques et infrastructurelles;
- L'analyse circonstanciée des variations du débit et des ressources en eau affectées par la gestion des débits;
- La concrétisation de certaines mesures d'équipement réclamées dans le cadre de l'étude de sécurité ordonnée par Monsieur le Ministre des Transports, comme p.ex. l'adaptation du matériel d'intervention d'urgence, ou la création d'un abri nautique conforme;
- La poursuite des pourparlers en vue d'aboutir à un accord formalisant les modalités de gestion de la section franco-luxembourgeoise de la Moselle.

Au niveau des activités non programmables se sont imposées d'autre part un certain nombre de mesures d'urgence et d'interventions d'assistance et de secours nautique.

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

■ **L'exploitation commerciale de la voie d'eau**

Au niveau des recettes d'exploitation n'a pas eu lieu une évolution significative. On peut donc se borner à signaler qu'une somme de 60.877,60 €a été encaissée pour le compte de la Société Internationale de la Moselle, au titre de péages de circulation respectivement de taxes d'éclusage.

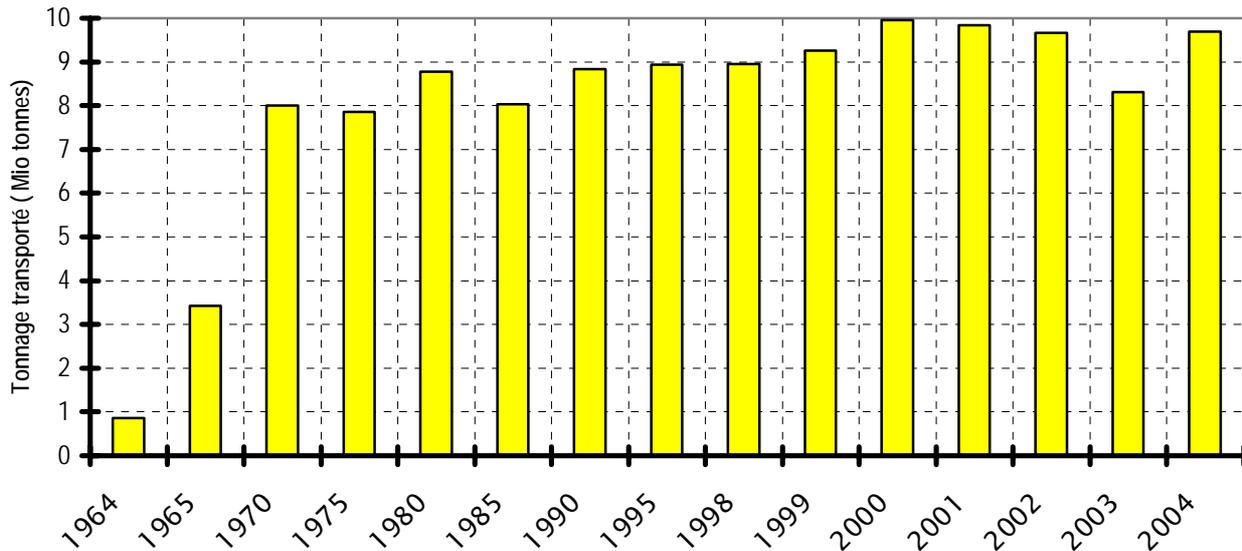
Il paraît intéressant de relever à ce sujet que l'impact budgétaire de cette infrastructure de transport est, par rapport aux investissements qu'appellent les autres modes de transport, minime. Ceci s'explique non seulement par les avantages naturels de cette infrastructure, mais encore par le régime mis en place par la Convention sur la canalisation de la Moselle de 1956, qui prévoit un remboursement des frais engagés par prélèvement sur la masse des péages. (cf. articles 11.360 et 14.010 de la section 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 pour l'exercice 2004, atteindront 1 072 000 d'Euros.

■ **Les résultats du transport de marchandises**

Pour ce qui est du transport de marchandises recensé à l'écluse de Grevenmacher, l'année 2004 a été clôturée comme suit :

- Tonnage transporté:	9.727.709	tonnes
- Mouvements de bateaux à marchandises chargés :	6.294	unités
- Mouvements totaux de bateaux à marchandises :	7.830	unités
- Capacité de charge théorique des bateaux	15.090.916	tonnes

Evolution annuelle du tonnage transporté depuis 1964



En ce qui concerne l'évolution du tonnage transporté, on constate que le trafic a accusé une hausse de 1.385.374 to respectivement une augmentation de 16,67 % par rapport à l'année 2003.

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 5.857.366 tonnes vers l'amont portant notamment sur le transport:
 - de combustibles minéraux solides 3887462 to + 32,55%
 - de minerais et de déchets ferreux 1202663 to - 3,91 %
 - de produits métallurgiques, matériel de construction, engrais 678183 to + 18,74%
- un trafic de 3.865.108 tonnes vers l'aval portant notamment sur le transport:
 - de produits agricoles 1851179 to + 12,80%
 - de denrées alimentaires 873841 to + 14,90%
 - de produits métallurgiques 644153 to - 7,20 %
 - de minerais et matériaux de construction 388882 to + 6,96 %

Une tendance nette en direction d'une diversification des trafics et des transports de conteneurs n'a par contre pas pu être observée pendant 2004.

A l'heure de la saturation des grands axes de transport, la Moselle peut encore faire valoir un formidable potentiel de mobilité.

■ 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 2004 comme suit:

- Mouvements de bâtiments à passagers :	412
- Autorisations de priorité de passage aux écluses conférées aux bâtiments effectuant un service régulier:	569
- Mouvements de bateaux de plaisance avec des dimensions supérieures à	918

celles de l'écluse à nacelles:

Ces chiffres reflètent un attrait touristique croissant et démontrent que la Moselle canalisée constitue non seulement au niveau transport de marchandises un atout économique de tout premier ordre.

■ 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 toutefois 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 2004 des interruptions d'exploitation des écluses qui se sont chiffrés à 49,0 heures pour Grevenmacher et à 19,5 heures pour Stadtbredimus.

La gestion des incidents affectant la disponibilité fonctionnelle est guidée par la volonté de minimiser la gêne occasionnée aux utilisateurs de la voie d'eau. Dans ce contexte ont été poursuivis en 2004 les efforts visant à mettre au point les dispositifs de prévention, de gestion de crise et de rétablissement de conditions acceptables d'exploitation.

Pour ce qui est du service des barrages, il importe d'assurer la maîtrise de l'eau de manière à ce que le niveau du plan d'eau amont puisse être maintenu à une cote prédéterminée, et ce endéans les tolérances autorisées. Cette régulation est assurée moyennant les vannes mobiles du barrage qui permettent de moduler jusqu'à un débit de 800 m³/sec les débits de la Moselle.

Pour l'année 2004, 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:	723 h	1344 h	1286 h	1429 h
- Durée des mises hors service pour opérations programmées de maintien en état:	0 h	0 h	2012 h	1854 h
- Durée des interruptions de fonctionnement (pannes):	0	1,92 h	0	0

Vu que les risques de pannes sont relativement nombreux et variés, alors que les conséquences d'une défaillance sont susceptibles de provoquer de graves conséquences, une 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;
- conformer les conditions d'exploitation aux exigences imposées dans le cadre des autorisations d'exploitation;

- finaliser le plan organisant l'alerte et les mesures d'urgence en cas d'incident ou d'accident majeur;
- mettre en place un système de contrôle efficace, permettant autant que faire se peut, le respect des consignes d'exploitation et améliorer le niveau de sensibilisation des agents opérateurs aux contraintes de qualité et d'efficacité;
- assurer une gestion fiable et équilibrée des ressources en eau et des crues et optimiser le potentiel de production d'énergie hydroélectrique.

L'exercice sous revue a ainsi vu aboutir les travaux ayant trait:

- à la sécurisation de la porte amont de l'écluse à nacelles de Schengen;
- à la modernisation et l'augmentation des performances du dispositif d'assèchement des parties souterraines des barrages;
- à la mise en service de l'éclairage de secours submersible des parties souterraines du barrage;
- l'adaptation de l'équipement d'intervention d'urgence permettant d'intervenir plus efficacement en cas d'incident à un ouvrage.

■ 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. Cette problématique est encore aggravée par l'évolution croissante de la taille des bateaux. Pour les années à venir, des efforts devront donc être consentis dans l'intérêt de l'adaptation, respectivement la modernisation des infrastructures d'accostage sur la rive luxembourgeoise.

4.3.4. 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, respectivement de maintien en état, a été de chercher à optimiser la fiabilité, la sécurité et la disponibilité des installations sur base d'un concept préventif de surveillance, d'entretien et de rénovation. Cette approche prévisionnelle a 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.

Après la finalisation du programme d'équipement et de modernisation il s'agira de poursuivre les efforts pour pouvoir faire face aux exigences et contraintes qu'implique le recours à des technologies nouvelles. A ce stade sont mené des réflexions visant à formaliser plus concrètement l'approche qualité et d'aboutir à une certification ISO. Au niveau de l'organisation, le service de maintenance a en 2004 fait l'objet d'un regroupement fonctionnel favorisant l'efficacité et la simplification structurelle.

Cette démarche d'ensemble permet de répondre au mieux aux enjeux et ce tant au plan de la pérennité de fonctionnement des ouvrages que de la sécurité des agents ou des usagers, respectivement de l'efficacité économique.

4.3.5. La police de la voie d'eau

Le développement du trafic et la diversification des activités nautiques pratiquées sur la Moselle ont conduit le service à renforcer, autant que faire se peut, sa visibilité et à intensifier l'exercice des missions de police.

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 2004, 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. A préciser que les activités de contrôle programmées ont été mises en œuvre 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;
- la participation des agents d'intervention du S.N. dans le cadre des opérations policières internationales "Interregio 2004". Les opérations du Service de la Navigation se sont plus concrètement concentrées sur le respect des dispositions régissant l'exploitation et l'utilisation des installations de radiotéléphonie nautique.

Les infractions constatées et verbalisées par le biais d'avertissement taxé ou moyennant procès-verbal d'infraction adressé au parquet du tribunal pour la navigation de la Moselle ont notamment concerné:

- ⇒ Le non respect des règles de route spécifiques aux menues embarcations;
- ⇒ Le non respect de la vitesse maximale autorisée;
- ⇒ La conduite de motos aquatiques en dehors des périodes autorisées;
- ⇒ Le non respect des dispositions régissant la pratique du ski nautique sur la voie d'eau;
- ⇒ Le rejet de substances polluantes dans la voie d'eau;
- ⇒ L'absence de marques d'identification resp. de papiers de bord non-conformes.

A relever qu'une partie notable des infractions relevées sont à imputer aux conducteurs de motos aquatiques. La sécurité nautique requiert donc des mesures efficaces, innovatrices et ponctuelles à ce niveau.

Face à la progression constante des activités nautiques, il importera d'ailleurs dans l'intérêt de la sécurité et du bon ordre de la circulation nautique, d'ajuster dans l'avenir les

moyens en vue de pouvoir adapter la fréquence et la portée des interventions à l'évolution des besoins.

■ Le cadre légal

Abstraction faite des actualisations et transpositions à opérer régulièrement, il s'agira d'adapter à bref délai les dispositions de police en matière de conservation et de gestion du domaine public fluvial (y compris la répression des infractions). A l'instar de ce qui a été fait dans les autres pays riverains de la Moselle, le législateur luxembourgeois se trouve appelé à créer, respectivement moderniser l'arsenal juridique de sorte qu'on n'aura plus besoin d'invoquer une ordonnance de 1669 ou un arrêté du directoire de 1798.

■ Evénements extraordinaires

Au cours de l'année 2004, ont dû être traités 41 événements extraordinaires d'exploitation dont:

- 1 Accident / incident de navigation ayant entraîné des personnes blessées ;
- 3 Accidents / incidents de navigation ayant entraîné des dégâts aux ouvrages ;
- 6 Accidents / incidents de navigation ayant entraîné des dégâts au matériel flottant;
- 2 Accidents / incidents de navigation avec échouages de bateaux ;
- 8 Accidents / incidents de navigation avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 1 Accidents / incidents de navigation sans répercussions sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 0 d'exploitation de la voie d'eau ;
- 4 Incidents d'exploitation avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 6 Pollutions des eaux de la Moselle de moindre importance;
- 2 Opérations de recherche de personnes.

A préciser que le nombre d'accidents majeurs 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.

4.3.6. Le matériel de navigation intérieure opérant sous pavillon luxembourgeois

Pour ce qui est de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, il semble intéressant de noter, qu'au 31 décembre 2004, 70 unités étaient inscrites au registre luxembourgeois d'immatriculation dont :

- 19 automoteurs ordinaires
- 18 automoteurs citernes

- 10 pousseurs et 8 pousseurs-remorqueurs
- 1 barge
- 2 barges-citernes

- 6 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 2004 une capacité de charge totale de 61.266 tonnes.

4.3.7. Hydrologie fluviale

■ **Caractéristiques générales de l'année hydrologique**

L'année 2004 s'est caractérisée par une hydraulité très contrastée qui a très fortement sollicité les barrages pour l'évacuation des débits et pour le soutien des étiages. Les périodes de hautes eaux du mois de janvier ont été suivies du régime caniculaire des mois de juillet à 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:	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
DEBIT DE LA MOSELLE								
Moyenne annuelle (m3/s)	126	143	193	180	218	190	96	108
Moyenne journalière minimale (m3/s)	22	16	20	25	27	22	11	18
Moyenne journalière maximale (m3/s)	1320	1088	1131	690	1185	1451	973	1137
TEMPERATURE EAU								
Température moyenne	14,8	14,4	14,7	15,0	13,15	12,91	14,47	12,51
Température minimale	1,0	3,7	4,0	4,8	1,7	0,60	2,10	1,00
Température maximale	27,0	26,6	26,2	25,9	26,10	24,80	27,6	24,00

■ La gestion des réseaux hydrométriques

A ce niveau il s'agit surtout de collaborer conformément aux engagements des accords internationaux, dans le cadre de la gestion du réseau hydrométrique international fonctionnant dans le bassin français et de s'acquitter des tâches d'exploitation et d'entretien du système d'hydrométrie de la section germano-luxembourgeoise de la Moselle.

Les travaux en rapport avec la mise en place du réseau de transmission moderne intégrant les potentialités des nouvelles technologies de l'information et de communication ont pu être finalisés en 2004. Ce réseau, qui permet l'accès aux informations hydrologiques les plus pertinentes en temps réel, sera exploité pendant au moins 6 mois en niveau expérimental.

En ce qui concerne l'équipement limnimétrique de la Moselle luxembourgeoise, il sied de signaler que les travaux en vue de la mise en service de la station limnimétrique à Wasserbillig ont été poursuivis activement. La mise en service aura probablement lieu au cours du premier semestre 2005.

■ 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. A ce sujet il importe de rappeler que les moyens en personnel absolument indispensables pour ce faire n'ont pas encore été mis à disposition. En vue de la mise en place d'une structure définitive, force sera donc de réagir en créant un cadre légal approprié et une structure conforme aux enjeux, car la qualité et le niveau de prestation réclamé par la population concernée ne cesse de progresser.

4.3.8. Evolutions et perspectives

S'il ne s'agit pas de démontrer dans le présent cadre les performances et les effets externes positifs générés par ce mode de transport, il convient néanmoins de souligner que ce mode de transport dispose de nombreux atouts et que son importance pour le Luxembourg est rarement appréciée à sa juste valeur. A ce dernier sujet il importe de ne pas perdre de vue qu'il s'agit, pour notre pays, du seul mode de transport capable d'offrir, par le biais du réseau des voies d'eau régies par un régime de droit international public, un libre accès aux ports de mer et aux principaux ports fluviaux européens. Le désenclavement fluvial de notre pays ne s'est en somme non seulement répercuté favorablement sur le niveau des tarifs pratiqués, mais a aussi amélioré la qualité et la fiabilité des prestations de transport offertes. L'existence même de ce moyen de transport constitue donc, au-delà du tonnage effectivement transbordé, un atout précieux dans l'intérêt général de la compétitivité de notre économie extrêmement dépendante des échanges internationaux.

Dès lors qu'on considère l'internationalité du régime et le caractère multifonctionnel de la voie d'eau mosellane, on peut facilement s'imaginer dans quelle mesure le Service de la Navigation est tenu de garantir une collaboration intense avec les administrations (d'une toute autre envergure) des pays limitrophes. Il en est évidemment de même en ce qui concerne les contacts avec les différents utilisateurs et acteurs nautiques.

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, et tout ceci sans négliger les aspects écologiques, aménagement du territoire ou la protection des sites. Pour les années à venir et en raison du développement significatif des missions, il sera par la force des choses de plus en plus difficile de satisfaire ce vaste éventail d'activités avec des ressources humaines qui ne suivent ni le volume, ni la complexité des affaires.

En vue de pouvoir faire face à la spécificité des missions, respectivement aux évolutions fulgurantes au plan normatif, réglementaire, technique et nautique, il est d'autre part prévu de poursuivre assidûment les efforts au domaine de la formation, c'est-à-dire au développement et au maintien du potentiel des compétences professionnelles des agents.

4.4. Le secteur maritime

4.4.1. Les transports maritimes

Le changement de gouvernement intervenu en août 2004 a entamé un changement de compétence ministérielle en rattachant le dossier maritime au Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur. C'est pourquoi le secteur maritime est traité en détail dans le rapport d'activité du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur compétent.

5. La Stratégie et Planification

5.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable

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 452.000 habitants croissant au rythme de plus de 3.700 personnes par an ainsi que quelque 108.000 travailleurs frontaliers dont le nombre augmente chaque année de quelques 3.700 unités placent dès lors la politique des transports devant de nouveaux défis.

Figure 1
Développement de la population et des emplois au niveau national

	HISTORIQUE				Projections		Croissance annuelle			
					CMT	IVL	HISTORIQUE			Pro- jection
	1990	1998	2001	2004	2006	2020 (Pendler- variante 0,75)	1990- 1998	1998- 2001	2001- 2004	2004- 2020
Habitants ¹	379 000	423 000	441 000	452 000	470.000	511 000	+5500/a	+6000/a	+3700/a	+3700/a
Places de travail ²	195 000	244 000	285 000	303 000	330.000	395 000	+6100/a	+13700/a	+6000/a	+5800/a
Population active au Luxembourg ²	161 000	173 000	188 000	195 000	200.000	227 000	+1500/a	+5000/a	+2300/a	2100/a
Frontaliers ² (lieu de résidence hors du Luxembourg)	34 000	71 000	97 000	108 000	130.000	168 000	+4600/a	+8700/a	+3700/a	+3700/a

Source : Statec

¹ stade au premier janvier

² moyenne annuelle

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.

Dans l'optique de réaliser une politique des transports accentuée sur la complémentarité des différents modes de transports, tout en privilégiant les solutions permettant la meilleure rentabilité socio-économique, des investissements importants sont en cours ou projetés pour les différents réseaux de communication :

- infrastructure routière
- infrastructure ferrée
- réseau(x) de transport publics.

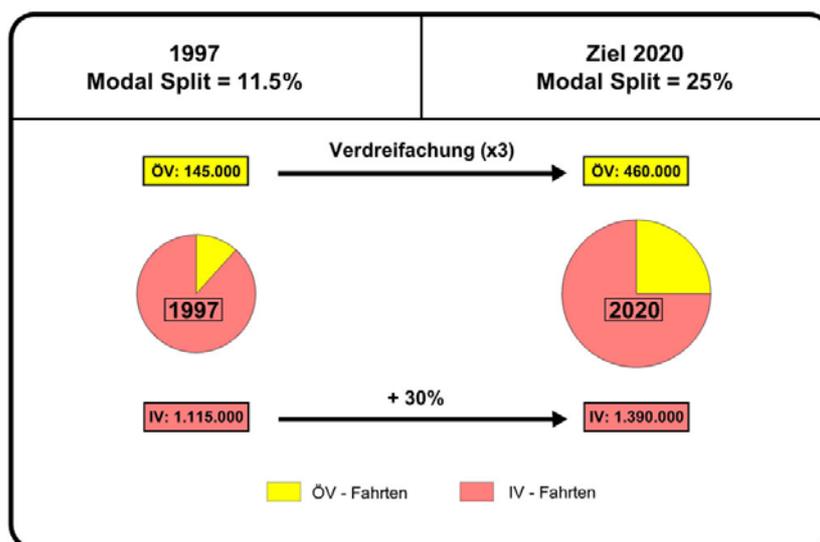
Ces investissements ont comme point commun d'assurer le désenclavement de notre pays et de la Grande Région qui nous entoure par rapport aux autres centres de gravité économique en Europe, et de contribuer par l'amélioration des communications à la cohérence de l'entité socio-économique formée par la Grande Région. Ils visent en outre à améliorer le modal split en faveur du train et de l'autobus. Ils mettent, enfin, l'accent sur une solution des problèmes de trafic dans et autour de la capitale ainsi que dans et autour les autres pôles d'attractivité du pays.

Au regard de la situation actuelle, il semble réaliste de se fixer comme objectif à moyen terme d'une politique volontariste en matière de transports publics d'atteindre pour l'ensemble des relations intérieures et transfrontalières régionales un modal split de 25% 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.



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

1 Source : IVL (page 23)

2 Source : IVL (page 23)

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.

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 les grands centres urbains ainsi que sur les axes principaux en direction de ceux-ci 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 à l'horizon 2020.

La stratégie "mobilité.lu" a été confirmée par l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004, qui prévoit prioritairement :

- la mise à double voie intégrale de la ligne ferrée de Pétange à Luxembourg ;
- la réalisation du raccordement ferroviaire par trains-trams de la ligne du Nord au Kirchberg depuis la Gare centrale et la Gare périphérique Dommeldange ;
- l'étude d'autres extensions du réseau ferré en vue de connecter les polycentres d'habitation et d'activités de la Ville de Luxembourg ;
- la construction d'un nouveau viaduc « Pulvermühle » ;
- la progression des investissements prévus dans le cadre de la reconversion des friches industrielles du site Belval.

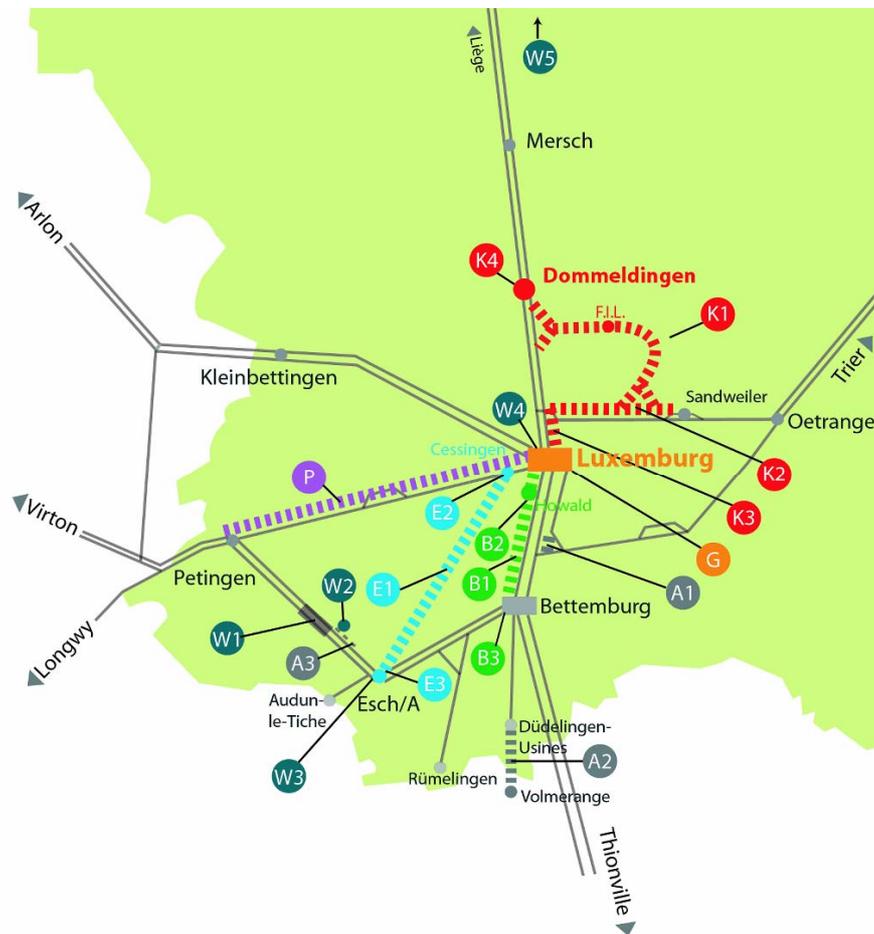
5.2.1. Les objectifs de la stratégie "mobilité.lu"

Dans la partie de la stratégie "mobilité.lu" traitant de la problématique du transport ferroviaire, 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 115.500 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

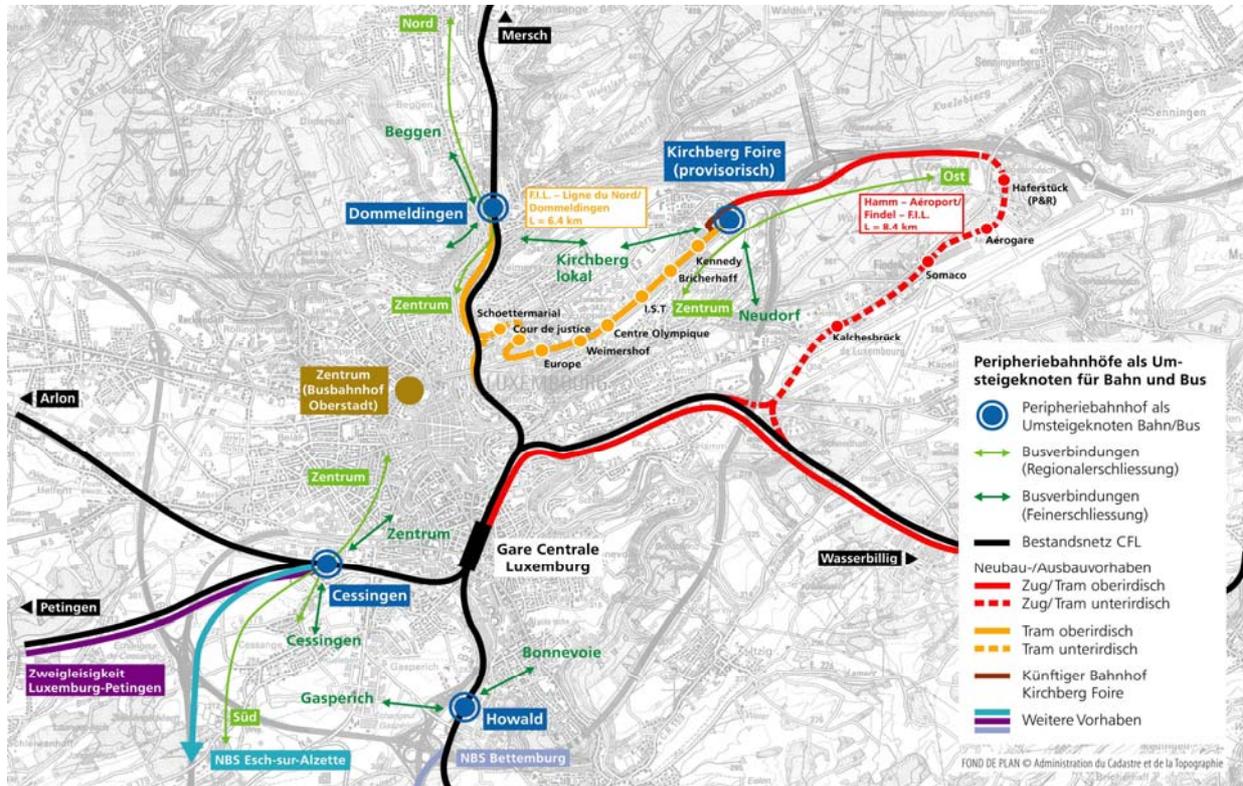


- d) Le réseau ferré et les extensions qu'il est projeté d'y apporter seront conçus pour un trafic mixte de trains classiques et de trains-trams. Y fera exception la voie ferrée traversant le plateau de Kirchberg en direction de la ligne du Nord qui sera exclusivement réservée à la circulation de trains-trams.
- 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.

Figure 4

Gares d'échange train-tram – bus pour les raccords directs avec les quartiers de la ville



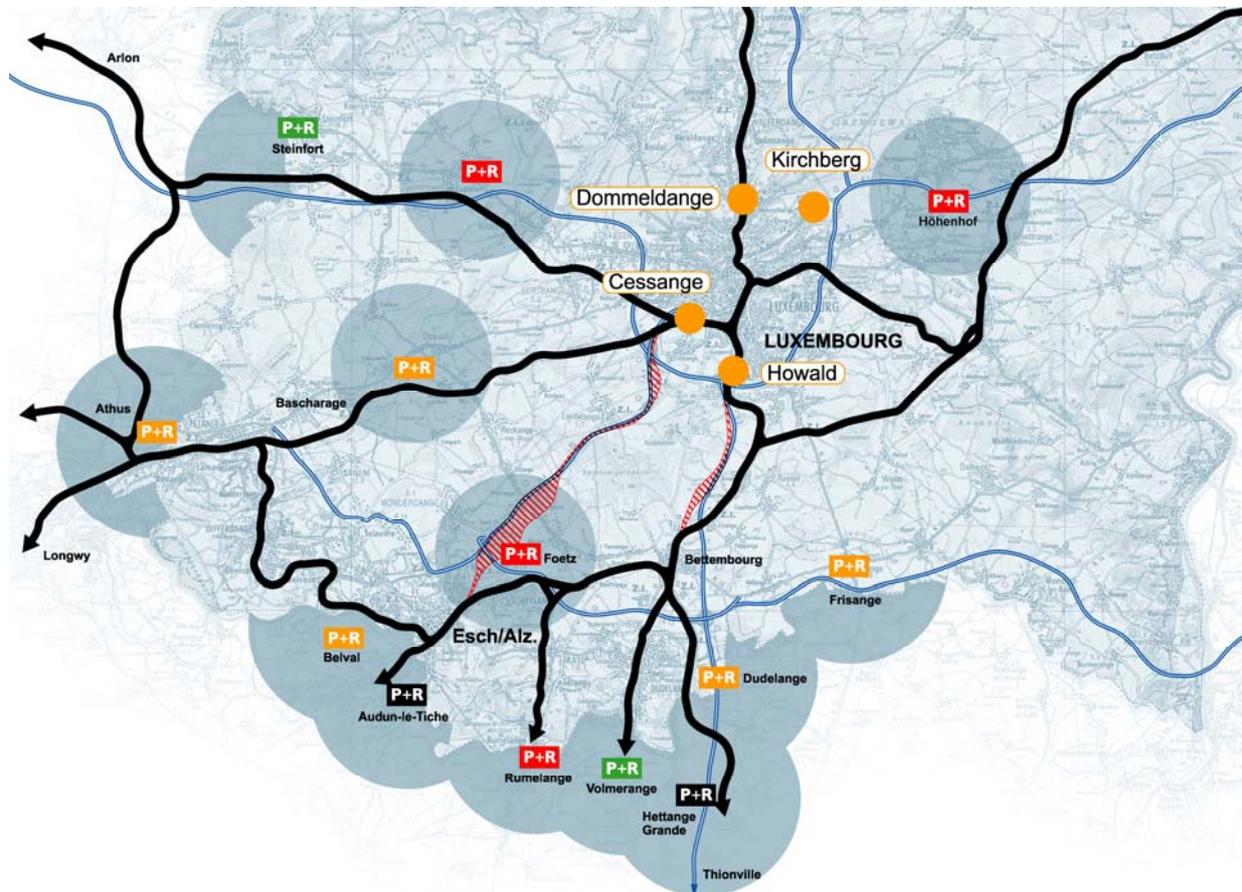
- f) L'accès au réseau des transports publics est amélioré par la création de parkings d'accueil aux frontières et, dans une ceinture plus proche de la capitale, aux points d'intersection des grands axes routiers menant vers la capitale et des lignes formant le réseau des transports publics par rail 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 importante composante « habitat ». Environ 15.000 nouveaux emplois ainsi que des logements pour 20.000 personnes devraient y être créés dans les vingt ans à venir.

Figure 5

Concept des P+R : Réalisation d'une ceinture frontalière et d'une ceinture régionale



5.2.2. Le volet infrastructure ferroviaire de la stratégie

Le réseau ferré constituera l'épine dorsale de la stratégie "mobilité.lu". En voici les projets de grande envergure qui sont censés améliorer la capacité :

Modules	Description du projet
A1	La capacité de la ligne Luxembourg-Bettembourg sera améliorée dans une première étape par l'aménagement d'une 3 ^e voie dans le triangle de Fentange, l'optimisation des blocks de section et l'intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg. Le projet a été autorisé par la loi du 3 juin 2003.
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 ce projet prévoit la construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie. Il a été autorisé par la loi du 18 avril 2004.
B	La nouvelle ligne ferroviaire à deux voies projetée entre Luxembourg et Bettembourg a pour objet d'augmenter la capacité de la ligne existante. Le dossier est en élaboration par les CFL.
E	La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Esch/Alzette relie en direct la capitale du Grand-Duché avec le Bassin Minier et plus particulièrement avec la Ville d'Esch-sur-Alzette.
G	Un réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg s'avère 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 ce projet d'infrastructure a été autorisé par la loi du 18 avril 2004. Dans une deuxième phase, à l'étude par les CFL, les têtes Sud et Ouest de la Gare Centrale seront réaménagées afin de pouvoir connecter adéquatement les nouvelles lignes "Luxembourg-Esch-sur-Alzette", "Luxembourg-Pétange" et Luxembourg-Bettembourg". Un projet de loi à part y relatif sera déposé en 2005.
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	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 nouveau pont à deux voies ferrées parallèle à l'actuel viaduc Pulvermühle du côté nord-est. S'y s'ajoute 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. Le projet de loi relatif à ces deux projets d'infrastructure a été autorisé par la loi du 18 avril 2004.
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. Le coup de pelle symbolique pour la mise à deux voies de la ligne Pétange – Luxembourg a eu lieu le 13 décembre 2004. Les travaux s'échelonnent jusqu'en 2012.
W1	Il est prévu de prolonger l'antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie (module A3), dans une phase ultérieure qui n'est pas encore comprise dans la loi du 18 avril 2004, 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.
W2	La desserte interne du site de Belval-Ouest par train-tram n'est pas retenue dans la loi du 18 avril 2004. S'y ajoute qu'aucun des scénarios infrastructurels de l'IVL n'ont retenu l'option d'une desserte interne par train-tram du site de Belval-Ouest.
W3	Après concertation avec la Commune d'Esch-sur-Alzette, il a été décidé d'abandonner le module W3, "contournement du viaduc d'Esch-sur-Alzette".
W4	Les premières idées quant au "réaménagement de la gare routière de la Ville haute" ont été intensifiées dans le cadre de l'étude "concept bus".
W5	L'étude relative à l'organisation future des transports publics pour la région dite "Nordstad" sera entamée en 2005.

5.3. La mise en œuvre de la stratégie "mobilité.lu"

5.3.1. Le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel

Le projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel a été approuvé dans son ensemble par la loi du 18 décembre 2003 amendant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

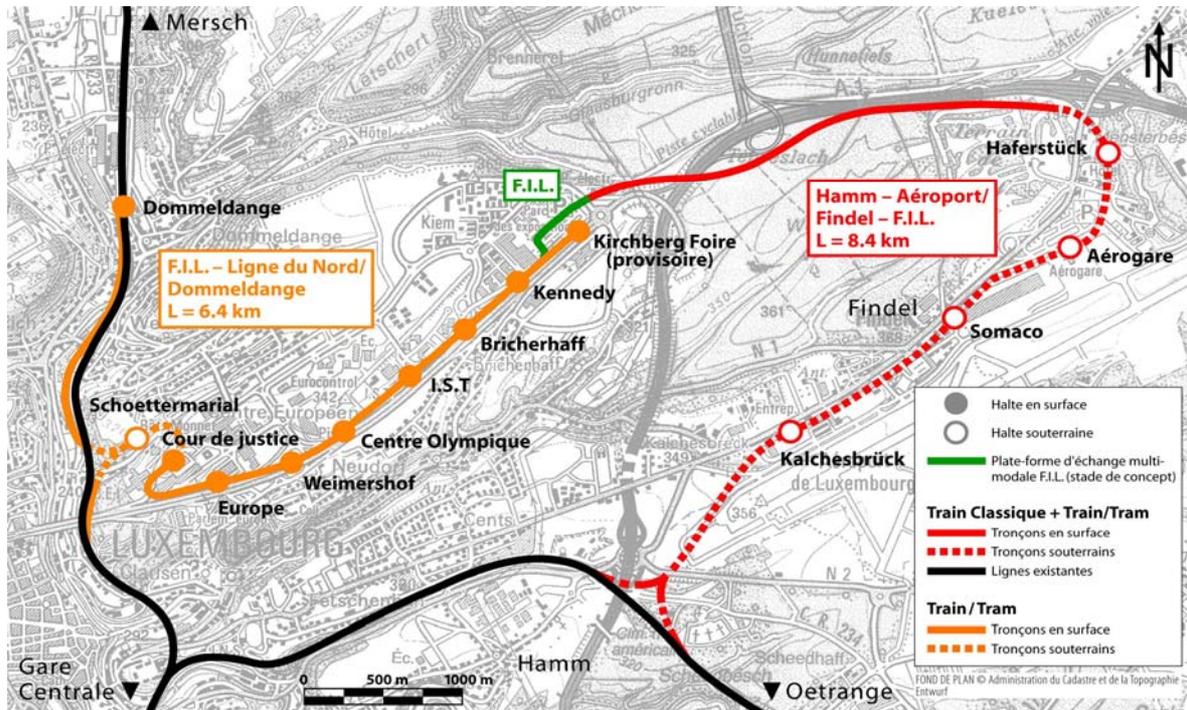
Dans le cadre de la politique de développement du réseau ferré national, le Gouvernement a retenu, par l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004, que la première priorité sera réservée au projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg (et de Findel).

Le projet est subdivisé en trois tronçons conçus comme suit :

- 1^{ère} étape :** réalisation du tronçon entre Kirchberg Foire (anciennement F.I.L.) et la ligne du Nord avec une branche en direction de Dommeldange et une branche en direction de la Gare Centrale ;
- 2^e étape :** construction du tronçon entre Kirchberg FIL et l'Aérogare ;
- 3^e étape :** tronçon entre l'Aérogare et la ligne Luxembourg – Wasserbillig à Hamm ;

Figure 6

Vue d'ensemble des nouveaux tracés du raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel



La **première étape** permet de relier le plateau de Kirchberg par train-tram à la ligne du Nord avec une branche en direction de Dommeldange et une branche en direction de la Gare Centrale. Elle prévoit aussi l'aménagement d'un arrêt provisoire au droit du Parc des Expositions (Luxexpo) faisant fonction de terminus pour cette 1^{ère} étape. Les travaux pour les deux branches menant respectivement à la Gare Centrale et à Dommeldange seront entamés parallèlement.

Ce tronçon d'infrastructure légère passant du Kirchberg au raccordement à Dommeldange, permet uniquement la circulation de trains-trams qui sont conçus de manière à pouvoir 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 permettant ainsi de relier sans rupture de charge le plateau de Kirchberg avec le Nord et le Sud-Ouest du pays.

La réalisation de ce premier tronçon devra se faire en parallèle avec la mise en service des trains-trams à acquérir en nombre suffisant pour assurer la desserte entre la Gare de Luxembourg et la Gare de Dommeldange, d'une part, et le terminus provisoire à la hauteur du Parc des Expositions, d'autre part.

En **deuxième étape**, la ligne fera l'objet d'une extension vers Findel grâce à la réalisation du tronçon entre le Parc des Expositions à Kirchberg et l'Aérogare. Ce tronçon sera conçu au niveau de l'infrastructure et de l'alimentation électrique pour pouvoir être utilisé par du matériel roulant classique ainsi que par du matériel train-tram. Ce deuxième tronçon de ligne comportera l'arrêt Höhenhof permettant un accès aisé au P&R projeté en cet endroit.

En vue de pouvoir répondre à la nécessité de moderniser les infrastructures aéroportuaires du Luxembourg en les adaptant au contexte économique actuel et futur, une nouvelle aérogare a été

autorisé par la loi du 26 juillet 2002 qui permettra, outre une amélioration marquante des conditions de travail du personnel, une très nette optimisation du confort des passagers.

Le nouveau terminal principal s'étendra sur quatre niveaux dont le niveau -1 desservira la gare ferroviaire ainsi que le parking souterrain. La halte souterraine de l'Aérogare, se présentant sous forme d'un quai médian, permettra l'accès couvert vers le terminal de l'Aérogare.

Les travaux de terrassements de la halte souterraine pour le terminal principal ont pu être débutés en 2003. La mise en chantier du tronçon de la halte souterraine en question et les travaux relatifs à la nouvelle aérogare se feront en parallèle.

La deuxième étape sera complétée par la création d'un parking de dissuasion « Park and Ride » au lieu dit "Höhenhaff" près de l'actuel Aéroport de Luxembourg. Le projet de loi autorisant le P&R a été préparé et sera déposé à la Chambre des Députés début 2005. Ce P&R s'inscrit dans la mise en œuvre de la stratégie "mobilité.lu" qui vise la création d'une double ceinture de P&R, l'une située aux frontières du Grand-Duché de Luxembourg et, l'autre, à mi-distance vers la capitale, aux points d'intersection des grands axes routiers menant vers la capitale et des lignes formant le réseau des transports publics par rail et par route.

Le P&R fera fonction de parking d'accueil pour les frontaliers et les pendulaires de la région Est du pays voulant continuer leur trajet en direction de Luxembourg-Ville ou du Kirchberg en utilisant les transports en commun. Il sera réalisé comme parking enterré dans la partie haute du Franzosengrund aux abords de l'échangeur autoroutier de Senningerberg et sera conçu pour être desservi tant par le train-tram que par l'autobus.

Le tracé du tronçon correspondant à la **troisième étape** de réalisation du projet débute au sud de l'échangeur Irrgarten en partant de la ligne de chemin de fer existante Luxembourg – Wasserbillig et longera la RN1 jusqu'à l'Aérogare. Son objet consiste dans la possibilité de desservir la nouvelle gare périphérique Kirchberg Foire tant par du matériel roulant classique que par le nouveau matériel train-tram, dessertes destinées à assurer offre adaptée au développement structurel et économique de Kirchberg et de Findel.

En complément à cette troisième étape, une nouvelle plate-forme multimodale d'échange à Kirchberg Foire sera nécessaire pour servir de terminal pour les trains classiques en provenance du sud et de l'ouest du Luxembourg via la Gare Centrale.

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.

La gare périphérique de Cessange est projetée à la jonction de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Esch avec les lignes existantes Luxembourg-Pétange et Luxembourg-Arlon et constitue un des éléments-clef de la stratégie "mobilité.lu".

Etant donné que la gare sera directement connectée à ces lignes ferroviaires, les quartiers environnants seront connectés par train-tram et sans rupture de charge au plateau de Kirchberg ainsi qu'au site de Belval-Ouest.

La gare périphérique de Cessange aura un caractère international étant donné qu'elle est située sur l'axe ferroviaire Strasbourg-Bruxelles. Ainsi, il est envisagé que l'Europcap-Rail (correspondance à grande vitesse entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg) desservira la gare de Cessange et n'aura plus besoin d'entrer en gare centrale, ce qui lui rapportera un gain de temps de parcours de 10 minutes. Etant donné que le Grand-duché de Luxembourg sera également raccordé au réseau du TGV-Est, il est envisageable qu'à moyen terme les TGV venant de Paris ou de Strasbourg peuvent avoir leur terminus à la gare de Cessange, permettant ainsi de délester la gare centrale.

Vu l'aspect important de la gare de Cessange qu'est l'aspect d'échange entre bus et train, la fonctionnalité de la gare de Cessange sera assurée par une construction sur 3 niveaux. Sur le niveau -1 sera localisée la gare routière. Les autobus y accéderont facilement et pourront poursuivre leur chemin sur l'axe Nord-Sud allant de Howald à "Helfenterbrück". Le niveau 0 constitue un niveau intermédiaire entre le réseau ferroviaire et le réseau bus et sert de plateforme intermédiaire à caractère distributeur. Au niveau +1 seront aménagés les quais des lignes ferroviaires Luxembourg-Esch, Luxembourg-Pétange et Luxembourg-Arlon.

Dans le cadre de la mise en valeur du site dit « Porte de Hollerich », la Ville de Luxembourg a organisé un concours international d'urbanisme pour l'ensemble des terrains dont question qui englobent la future Gare de Cessange et la place de Hollerich et qui se prononce également sur la réorganisation de la circulation. L'objectif de ce concours est d'aboutir à une solution spatiale de qualité de l'entrée de ville avec un nouveau quartier desservi par le réseau routier, le réseau autoroutier et le réseau ferroviaire.

Ce concours a été accompagné par un comité de pilotage associant des professionnels de l'aménagement tant de la Ville de Luxembourg, que des Administrations et Ministères concernés de l'Etat dont le Ministère des Transports.

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 critères suivants ont servi à l'élaboration de ce projet:

- La nouvelle ligne favorise un développement décentralisé du pays en tenant compte de la demande de relations futures entre la région sud et le centre du pays.
- Conformément aux propos de l'Aménagement du territoire la ligne directe ferroviaire Luxembourg-Esch sera une liaison, performante, rapide et compétitive entre les deux principaux pôles d'attraction du pays permettant au réseau ferré de rivaliser sur ce tracé avec le réseau routier, en l'occurrence avec l'A4.
- 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 et au Kirchberg.
- La planification se fera sous la prémisse d'une minimisation de l'impact sur le paysage en essayant de rassembler les axes de transports sur un corridor serré.

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.

En date du 28 janvier 2004, le groupe interministériel "Evaluation des projets d'infrastructures de transports" a retenu deux variantes pour le train classique ainsi que deux variantes pour la solution train-tram qui seront soumises à une étude d'impact comparative.

Le dossier relatif à la création de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Esch-sur-Alzette a été soumis au Conseil de Gouvernement qui, en séance du 29 mars 2004, a décidé d'effectuer préalablement l'étude d'impact précitée.

Dans ces conditions la procédure législative relative au projet de loi en question ne sera engagée qu'après l'aboutissement de l'étude d'impact comparative prévue par la directive 97/11/CE qui est menée par le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire.

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 est assurée 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 étroitement le tracé autoroutier.

5.3.5. Les projets prévus à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le réaménagement général de la Gare-même ainsi que la restructuration des alentours de la Gare Centrale de Luxembourg.

Le projet 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 autorisé par la loi du 18 avril 2004.

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.

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.

L'aménagement de la tête nord de la Gare de Luxembourg décrit ci-avant a été autorisé par la loi du 18 avril 2004 alors que l'aménagement des têtes sud et ouest de la Gare de Luxembourg fera l'objet d'un autre projet de loi qui sera déposé à la Chambre des Députés en 2005.

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.

Le dossier relatif à l'aménagement des têtes sud et ouest de la Gare de Luxembourg est actuellement étudié par les CFL. Les premières études y relatives ont été réalisées en 2004. Dans

ce cadre, la construction d'un nouveau cinquième quai à voyageurs ainsi que le raccordement d'une nouvelle voie qui empiéteront sur l'emplacement de l'atelier existant seront étudiés et mis au point.

En vue de la restructuration des alentours de la Gare Centrale de Luxembourg, un concours d'idées d'urbanisme « Quartier Gare » est en préparation sous la tutelle de la Ville de Luxembourg ensemble avec le Ministère des Transports, les CFL et les Ponts et Chaussées.

L'objectif du concours est d'analyser e.a. les problèmes de trafic dans les alentours de la Gare Centrale et de proposer des solutions quant au nombre et au lieu d'aménagement des arrêts bus à projeter en fonction des flux de voyageurs attendus à long terme.

5.3.6. L'antenne ferroviaire Belval-Usines - Belvaux-Mairie

Le projet pilote de Belval-Ouest constitue un élément clé permettant de dynamiser l'ensemble de la Région Sud et dont l'objectif stratégique, en termes d'aménagement du territoire, est de rééquilibrer le territoire en contrebalançant la sur-attractivité et la sur-centralité de la région autour de la capitale Luxembourg.

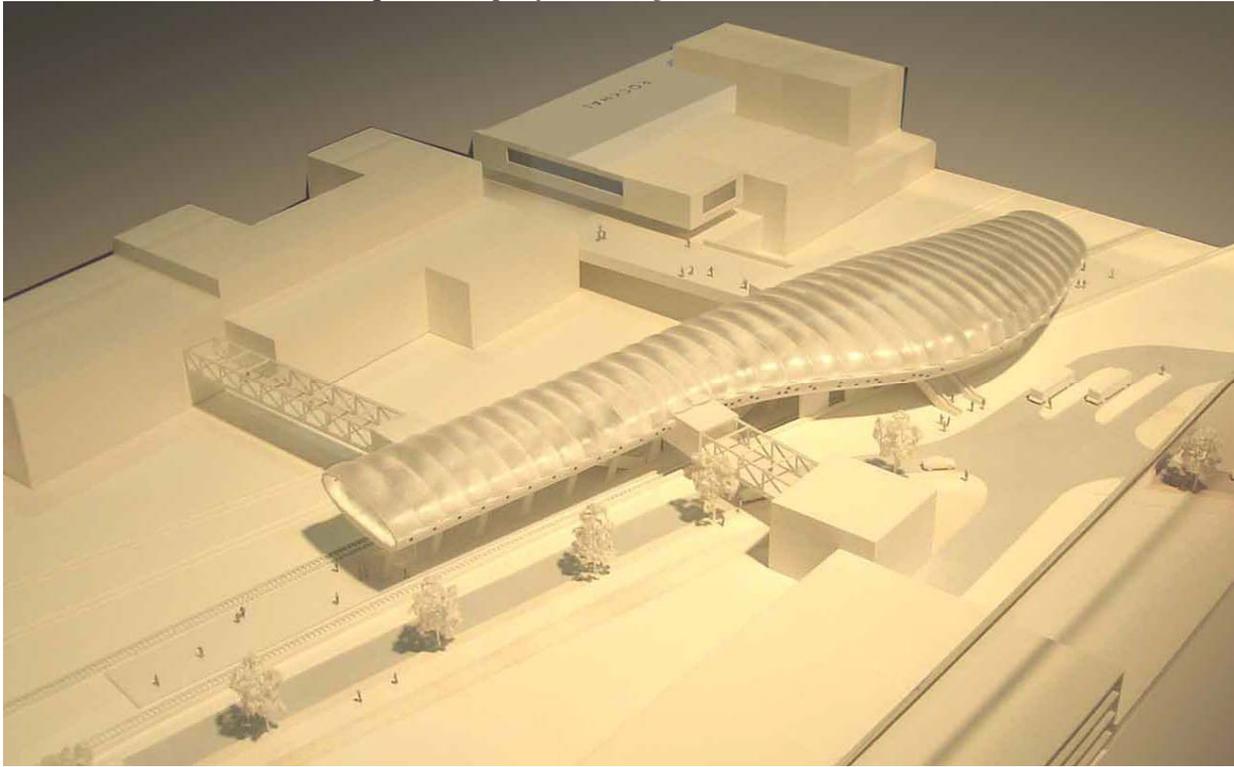
La desserte du site par voie ferrée sera réalisée par une antenne partant de la ligne de chemin de fer Esch-sur-Alzette - Pétange à la hauteur de l'arrêt actuel "Belval-Usines" et aboutissant en aval du centre de Belvaux en vue d'assurer la desserte par rail de la friche industrielle revalorisée de Belval-Ouest.

Le projet, qui a été autorisé par la loi du 18 avril 2004, 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 Esch-sur-Alzette - Pétange passant par le centre de Belvaux et évitant de cette 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.

La première phase de la réalisation du projet ferroviaire comportera l'aménagement du nouvel arrêt Belval-Usines et d'un parking d'accueil destiné aux frontaliers lorrains.

La gare de Belval-Usines constitue l'entrée principale au site de Belval-Ouest. Elle est liée par voie de passerelles au P&R, à la gare routière ainsi qu'au site lui-même. Le dossier y relatif se trouve actuellement en phase APD. Une maquette du projet a été réalisée et exposée lors de la foire de printemps 2004.

Figure 8
Maquette du projet de la gare de Belval-Usines

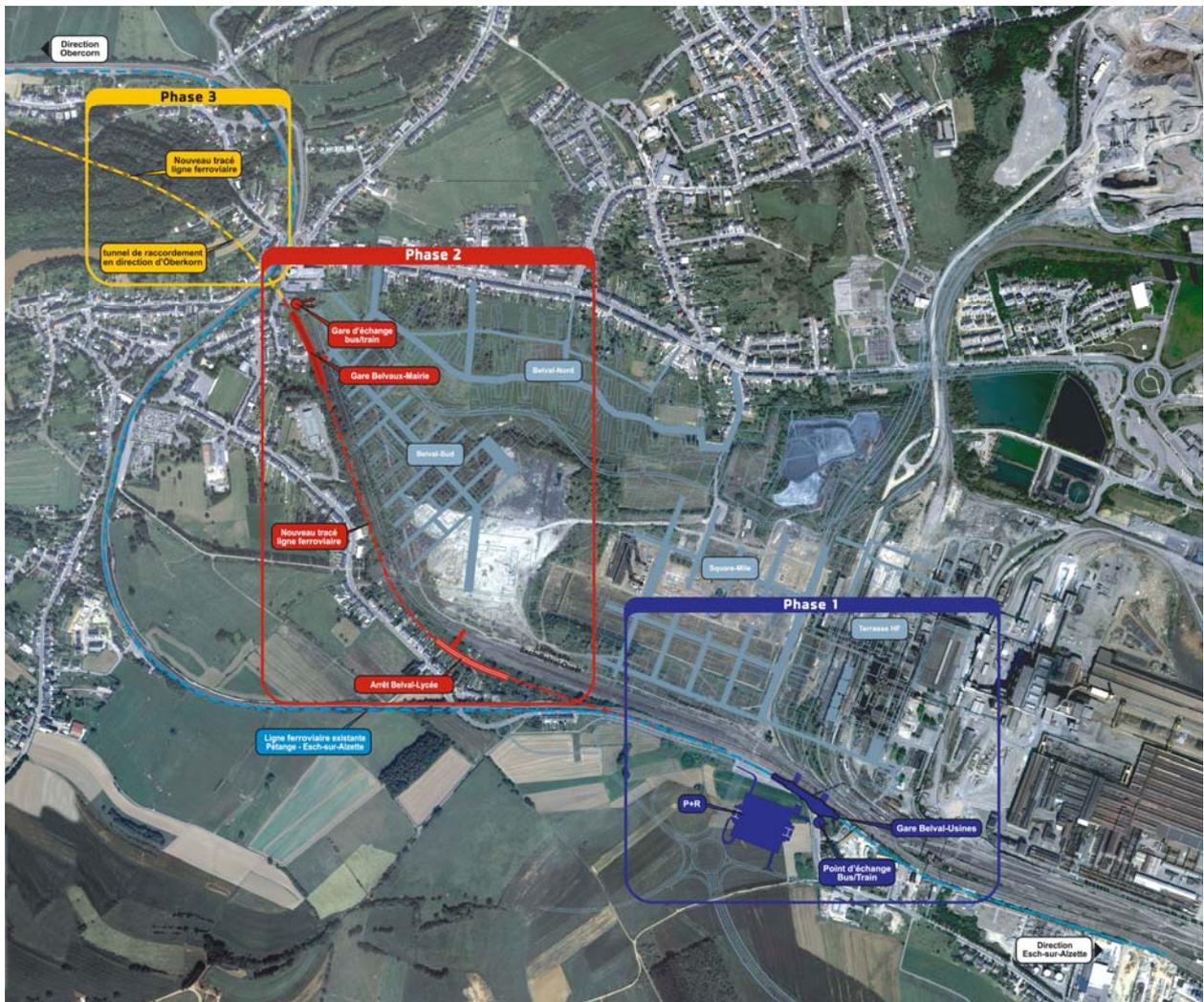


En ce qui concerne le P&R, il sera aménagé pour une capacité de 1620 emplacements et pourra être agrandi dans une deuxième étape à 2475 emplacements. Il sera situé en territoire français aux abords du CR 168 d'Esch-sur-Alzette à Belvaux. Il est destiné principalement aux frontaliers lorrains voulant 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. En 2004, les discussions entre autorités françaises et luxembourgeoises ont été poursuivies afin d'identifier les procédures françaises nécessaires à la réalisation dudit P&R.

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.

Figure 9
Antenne ferroviaire Belval-Usines - Belvaux-Mairie



Le projet prévoit dans une phase transitoire l'aménagement d'une passerelle provisoire afin d'assurer la desserte du site par le rail dès que les premières activités se manifesteront à Belval-Ouest. Elle se situera à l'extrémité ouest de l'actuel quai de Belval-Usines assurant à cet endroit la traversé des lignes de chemin de fer ARBED et CFL.

5.4. 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 nationale 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 aussi les 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.

5.5. Le plan sectoriel « Transports » et l'IVL

5.5.1. Le plan sectoriel « Transports »

La politique des transports s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du territoire (national et transfrontalier) et 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.

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. 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 PST se présentera sous forme d'un rapport technique montrant les voies pour transposer la politique gouvernementale en matière de transports à moyen et à long terme; le volet normatif du travail à effectuer notamment sur les servitudes foncières à inscrire (p.ex. définition de couloirs à réserver) sera repris sous forme d'un règlement grand-ducal fondé sur les orientations du rapport technique.

Le rapport technique du PST comporte les volets:

- le transport dans le contexte international
- le transport dans le contexte de la Grande Région
- l'impact du trafic international et régional transfrontalier sur la situation des transports au grand-duché de Luxembourg
- la corrélation entre les documents de base en matière de transport/aménagement du territoire et les projets infrastructurels y relatifs
- 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.

5.5.2. 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 l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004. 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.

L'IVL contribue à orienter et à mieux coordonner l'élaboration de différents plans directeurs sectoriels dont l'établissement est prévu dans différents domaines (p.ex. transports, logement,...).

L'IVL fournit des informations sur les évolutions susceptibles d'avoir lieu dans les communes, les régions et dans l'ensemble du pays ainsi que sur les défis d'action qui en découlent. Les déclarations de l'IVL forment une base solide pour la prise de décision dans le contexte de planifications régionales et communales et sont à intégrer dans les réflexions menées au sujet du développement local. Néanmoins, l'IVL ne constitue pas une planification au niveau de projet à l'échelle locale.

En optant pour une approche de planification intégrative, l'IVL a choisi un chemin innovant. Il prend en compte immédiatement l'interaction entre les agglomérations et les transports tout en y intégrant les exigences environnementales et du développement des paysages. Il s'interroge sur les besoins futurs de terrains et prend en compte les parties du territoire particulièrement propices et celles particulièrement sensibles ainsi que la disponibilité ou le besoin en nouvelles infrastructures de transport. Il s'enquiert en même temps de la meilleure utilisation du réseau de transport existant et des surfaces à construire appropriées de ce point de vue. Les mesures découlant de l'IVL 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 (« Einwohnenszenario », « Pendlerszenario ») ainsi que deux scénarios pour le trafic (« Verkehrsszenario IVL1 », « Verkehrsszenario IVL2 »).

L'étude IVL a repris les données structurelles relatives au nombre des places de travail qui sont estimées à 395.000 pour l'année 2020 dans le scénario optimistique de l'étude BIT (Bureau International du Travail) réalisée en 2001.

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 « Einwohnenszenario » 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.

L'IVL a été élaboré dans la période allant d'avril 2002 à la fin 2003. La majeure partie des travaux de base à réaliser lors des phases de travail 1,2 et 3 a été finalisée pour la fin de l'an 2002. Le travail conceptuel a été lancé début 2003 avec le développement des scénarios et leur analyse qui a été finalisée en été 2003 dans le cadre de la phase de travail 5. Par la suite le concept a été concrétisé et la rédaction du rapport final a pu être entamée.

En date du 6 février 2004 le concept IVL a été présenté au Conseil de Gouvernement qui, dans sa séance du 20 février 2004, a décidé de mener sur base du rapport final un large débat national.

5.6. La coopération transfrontalière

5.6.1. Le groupe de travail « Transports » Luxembourg-Lorraine

Lors de la rencontre du 11 avril 2003 entre Monsieur Gérard LONGUET, Président du Conseil Régional de Lorraine, et le Ministre des Transports prédécesseur, il a été convenu d'instituer un groupe de travail commun chargé d'assurer le suivi des dossiers relatifs aux transports concernant plus particulièrement des questions d'intérêt commun à la Lorraine et au Grand-Duché de Luxembourg.

Du côté luxembourgeois, le groupe de travail est composé de représentants du Ministère des Transports et de l'Administration des Ponts&Chaussées, alors que du côté lorrain il est représenté par des membres du Conseil Régional de Lorraine.

La première réunion dudit groupe de travail a eu lieu le 24 février 2004 dont une série d'idées ont émané qui ont été approfondies dans la suite :

- Amélioration prioritaire de la régularité des trains transfrontaliers de voyageurs.
- Développement de la desserte Metrolor-Luxembourg 2005 et perspective d'acquisition complémentaire partenariale de matériel roulant à l'horizon du TGV-Est Européen 2007.
- Réflexion sur l'accessibilité intermodale du futur pôle de Belval-Ouest.
- Analyse de la création d'une liaison ferrée internationale Longwy-Thionville via Pétange et Bettembourg permettant de desservir directement le site de Belval-Ouest depuis le Sillon Lorrain et le Pays Haut.

5.6.2. 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 du nouvel arrêt projeté à Belval-Usines, du rond-point en territoire français, ainsi que des raccordements au site de Belval-Ouest.

En tenant compte des répercussions du projet de Belval-Ouest, tant sur le nord de la Lorraine que sur le sud du Luxembourg, le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement luxembourgeois ont négocié une convention cadre relative au développement transfrontalier ainsi qu'une convention « infrastructures » liée aux projets.

La 1^o Convention cadre instituant la coopération relative au développement transfrontalier concernant le projet Esch-Belval et la 2^o Convention relative à la réalisation d'infrastructures liées au site de Belval ont été signées par Monsieur le Ministre des Transports luxembourgeois et Monsieur Frédéric de Saint Sernin, chargé de l'Aménagement du Territoire du Secrétaire d'Etat français, lors de sa séance du 6 mai 2004. La convention cadre propose une vision partagée du développement du bassin frontalier ancrée spécifiquement sur le projet Belval-Ouest, incluant les domaines de l'aménagement, des infrastructures, des transports, du développement économique et de la recherche.

5.7. 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 représentants la Ville et quatre l'Etat à raison de deux représentants du Ministère des Travaux Publics et de deux représentants du Ministère des Transports.

En matière de transports, la CMT a effectué notamment les prestations suivantes en 2004 :

- Mise en place d'un nouveau logiciel de simulation de transport (VISUM/VISEM de PTV) actualisé et calibré à l'état 2004.
- Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL).
- Plan directeur sectoriel "Transports" (PST).
- Concept d'exploitation bus et train.
- Demande de trafic aujourd'hui et 2020 entre Kirchberg et l'Est du pays.

6. La politique communautaire en matière des transports

Hors mis les changements institutionnels intervenus dont l'élargissement de l'Union européenne, l'élection d'un nouveau Parlement ainsi que l'installation d'une nouvelle Commission, l'année 2004 a connu sur le plan communautaire l'activité politique courante au niveau du Conseil « Transports » ainsi que la préparation de la Présidence luxembourgeoise de ce Conseil au cours du 1^{er} semestre 2005.

6.1. L'activité du Conseil « Transports »

La session du Conseil du 9 mars 2004 à Bruxelles

En dépit des efforts de la Présidence irlandaise aucun accord n'a pu être dégagé sur la proposition de directive sur la taxation des poids lourds utilisant les infrastructures routières du réseau transeuropéen (Eurovignette).

Dans ses conclusions sur le système de navigation par satellite (Galileo) le Conseil a invité l'entreprise commune créée à cet effet à poursuivre le travail de sélection du futur concessionnaire pour le système jusqu'à la fin d'année. Ce délai a par la suite été reporté en 2005 afin de mieux pouvoir apprécier les offres introduites.

Dans le domaine des transports terrestres la Commission a présenté le 3^e paquet ferroviaire. Les quatre éléments du paquet sont:

- 1) Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux COM/2004/0143
- 2) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les compensations en cas de non-respect exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire; COM/2004/0144
- 3) Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté COM (2004) 142
- 4) Proposition de directive du Parlement Européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires COM (2004) 139

Tout en accueillant les nouvelles propositions qui forment le 3^e paquet ferroviaire, le Luxembourg a signalé vouloir apprécier chacun des éléments de ce paquet sur sa valeur propre. Il a notamment signalé l'avantage qu'il accorde à une démarche où des règles communes de fonctionnement du marché doivent être mises en place avant toute nouvelle étape de libéralisation.

Dans le domaine de l'aviation civile la Commission a présenté une proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives (JAR-OPS), relative notamment aux heures de vol et de repos du personnel navigant.

La session du Conseil Transports du 11 juin 2004 à Luxembourg

Tout comme lors de la session du mois de mars, le Conseil n'est pas parvenu à se mettre d'accord sur la proposition modifiant la directive Eurovignette.

Il a par contre dégagé un accord politique sur deux propositions destinés à renforcer la législation sociale dans le domaine du transport routier (e.a. la proposition de règlement fixant les règles relatives aux temps de conduite et de repos des chauffeurs routier).

Dans le domaine maritime, le Conseil a par ailleurs arrêté une orientation générale sur la proposition de directive sur la sûreté des ports européens, qui prévoit un renforcement de la sûreté des navires et des installations portuaires.

De plus, le Conseil s'est mis d'accord sur la proposition de directive visant à sanctionner la pollution maritime causée par les navires. Ce compromis prévoit la possibilité pour les Etats membres d'imposer des sanctions pénales ou administratives en cas de pollution maritime due à des rejets illégaux provoqués de manière intentionnelle, par négligence grave ou par imprudence.

Finalement, le Conseil a adopté un règlement sur les structures de gestion du programme de radionavigation par satellite, Galileo.

La session du Conseil Transports du 7 octobre 2004 à Luxembourg

Un troisième essai de parvenir à un accord sur la proposition de directive Eurovignette a également échoué. Par contre le Conseil, place sous présidence néerlandaise, est parvenu à une orientation générale sur la proposition de directive visant à moderniser les services d'information sur le trafic des voies navigables dans l'Union européenne (les « Services d'information fluviales », SIF).

Il fut de même pour la proposition de directive visant à harmoniser les dispositions relatives au permis de conduire sur le territoire communautaire.

En outre, le Conseil a adopté une décision autorisant la Commission européenne à ouvrir des négociations avec l'Ukraine en vue d'une coopération au système européen de radionavigation par satellite (Galileo).

Enfin, le Conseil a dressé, ensemble avec la Commission, un bilan intermédiaire sur l'état des négociations aériennes avec les Etats-Unis (accord « open-skiy »).

La session du Conseil Transports du 10 décembre 2004 à Bruxelles

Dans le domaine du maritime le Conseil est parvenu à un accord politique sur une proposition de règlement visant à introduire en droit communautaire le code international pour la gestion de sécurité des navires et la prévention de la pollution (code ISM) de l'Organisation maritime internationale. Par contre la tentative d'un accord pour renforcer le régime international de responsabilité civile en cas de

pollution maritime, en vue de la révision de ce régime prévue au sein de l'OMI a échoué. Toujours dans le cadre des transports maritimes, le Conseil a dégagé une orientation générale sur la proposition de directive visant à faciliter la reconnaissance des brevets des gens de la mer délivrés par les Etats membres de l'Union européenne. Enfin, le Conseil a procédé à un premier tour de table sur une nouvelle proposition visant à ouvrir à la concurrence les services portuaires au sein de l'Union européenne.

Une proposition de directive établissant des exigences techniques pour les navires destinés à la navigation intérieure a été adoptée à l'unanimité. Il ne s'agit toutefois que d'un accord partiel ne portant que sur les parties opérationnelles de la proposition.

En ce qui concerne le 3^e paquet ferroviaire, le Conseil a dégagé une orientation générale sur le premier des quatre volets du paquet relatif à la proposition de directive concernant la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives de train.

En matière d'aviation civile, le Conseil a dégagé un accord partiel sur la proposition modifiée de règlement relatif à l'harmonisation des règles techniques et procédures administratives, portant sur le temps de service de vol et de repos des membres d'équipage et sur les dispositions relatives au personnel de cabine, deux des annexes de la proposition. Les autres annexes devront encore être mises au point par la Commission à la lumière des nouvelles règles internationales en la matière (réglementation JAR) avant une adaptation formelle de la proposition.

De plus, le Conseil a donné deux mandats à la Commission européenne pour ouvrir des négociations en vue de conclure des accords aériens avec le Maroc et les pays des Balkans (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Macédoine, Serbie-Monténégro, Kosovo), permettant à ceux-ci de participer à l'espace « ciel unique » européen.

6.2. La préparation de la Présidence luxembourgeoise du Conseil Transports de l'Union européenne au 1^{er} semestre 2005

Les travaux préparatifs de la Présidence luxembourgeoise du 1^{er} semestre 2005 ont débuté dès les premiers mois de 2004.

Après l'identification des dossiers susceptibles d'être traités au cours de notre Présidence en première ou en deuxième lecture, voire en procédure de conciliation, le Ministère des Transports a eu soin de prendre les contacts utiles avec les services compétents de la Commission européenne (Direction générale des Transports et de l'Energie – DG TREN) et la direction en charge des Transports du Secrétariat général du Conseil.

Parallèlement, des entrevues ont eu lieu avec nombre de délégations d'autres Etats membres aussi bien au niveau politique qu'au niveau administratif. En même temps les premiers contacts avec les rapporteurs du Parlement européen en charge des dossiers Transports ont été établis.

Le 7 décembre 2004 Monsieur le Ministre des Transports luxembourgeois a, en présence de Monsieur le Ministre délégué aux Affaires étrangères et à l'Immigration, rencontré le Vice-Président de la Commission européenne en charge des transports

pour arrêter formellement le programme « Transports » de la Présidence luxembourgeoise.

Traditionnellement l'orientation du programme « transports » des présidences luxembourgeoises de l'Union européenne est pragmatique. L'accent politique est mis sur la volonté de faire progresser, voire de faire aboutir les dossiers proposés par la Commission européenne dans le plus large consensus possible au sein du Conseil « Transports ».

Le programme que la Présidence luxembourgeoise entend réaliser dans le domaine des transports au cours du 1^{er} semestre 2005 ne s'écartera pas de cette ligne de conduite.

Or, les nouvelles règles de codécision impliquant le Parlement européen très étroitement et à part entière au processus de décision crée un défi supplémentaire pour la présidence du Conseil, en ce que celle-ci ne doit pas seulement trouver les dénominateurs communs utiles au niveau du Conseil sur les propositions soumises par la Commission, mais qu'elle est également obligée à chercher les compromis appropriés avec le Parlement européen pour faire adopter en 2^e lecture (et plus rarement en 1^{ière} lecture), sinon dans le cadre de la procédure de conciliation les actes législatifs communautaires.

* * * * *

Dans le domaine des **transports terrestres** les priorités se présentent comme suit:

Un premier accent sera réservé à la poursuite de l'examen du *troisième paquet ferroviaire*. Après l'orientation générale dégagée sous présidence NL au sujet de la première proposition de directive sur l'harmonisation des conditions de délivrance et de validité des licences pour le personnel de conduite des trains¹ l'accent sera mis sous présidence luxembourgeoise sur les aspects traitant des *droits et obligations des voyageurs*² et des *exigences de qualité dans le secteur du fret*³. Parallèlement, Monsieur le Ministre des Transports a insisté dès la phase préparatoire de la Présidence à une association appropriée des Etats membres à l'évaluation confiée à la Commission européenne sur la mise en œuvre de la politique ferroviaire commune notamment pour ce qui est des effets politiques, économiques et sociaux de la transposition du premier paquet ferroviaire de 2001.

Compte tenu de la nécessité de rétablir le cadre juridique requis pour l'utilisation des infrastructures routières grâce à une taxation appropriée de la circulation des poids

¹ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté COM(2004)142 ;

² Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux COM/2004/143 ;

³ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les compensations en cas de non-respect exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire COM/2004/0144 ;

lourds une autre priorité sera réservée à la recherche d'un compromis politique sur le dossier *Eurovignette*⁴.

Par ailleurs, la Présidence luxembourgeoise aura à négocier les compromis utiles entre le Conseil des Ministres et le Parlement européen eu vue de l'adoption en deuxième lecture sinon dans le cadre d'une probable procédure de conciliation des amendements du règlement CEE/5820/85 relatifs à l'*harmonisation du temps de conduire*⁵ des chauffeurs professionnels et du règlement CEE/3821/85 sur la *présence à bord et l'utilisation du chronotachygraphe*⁶.

Dans la mesure où, suite à l'arrêt Altmark de la Cour de Justice des C.E. du 24 juillet 2003, la Commission présentera au Conseil une version amendée de sa *proposition de règlement de 2002*⁷ sur les exigences de service à appliquer dans les transports routiers, ferroviaires et par voie navigable, la Présidence luxembourgeoise en reprendra l'examen du dossier au sein du Conseil.

En l'absence de nouveaux dossiers concernant la *sécurité routière*, la Commission européenne a été invitée à soumettre en temps utile au Conseil de nouvelles propositions législatives permettant à la Présidence luxembourgeoise d'en entamer au moins encore l'examen au cours du 1^{er} semestre 2005. Parmi les dossiers envisageables un texte en voie de préparation sur l'introduction à l'échelon européen de l'*obligation de l'allumage diurne des feux-croisement*⁸ occupe à cet égard un rang utile. Par ailleurs, la Présidence luxembourgeoise sera, le cas échéant, amenée à examiner en 2^e lecture avec le Parlement européen la directive sur le permis de conduire.⁹

Au titre de la *navigation intérieure* et suite aux travaux réalisés sous présidence NL en matière d'*établissement de prescriptions techniques uniformes pour les bateaux de la navigation intérieure*¹⁰ et de *services d'information fluviale harmonisée sur les voies navigables*¹¹, il reste à la Présidence luxembourgeoise de finaliser les annexes techniques du premier dossier et de trouver, le cas échéant, en 2^e lecture un

⁴ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures COM/2003/0448

⁵ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE et des règlements (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier COM/2003/0628

⁶ Proposition modifiée du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

⁷ Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable COM/2002/0107

⁸ p.m. (en l'absence de texte)

⁹ Proposition de Directive CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire (refonte) COM/2003/0621

¹⁰ Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 82/714/CEE du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure COM/2000/0419 ;

¹¹ Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables communautaires COM/2004/0391 ;

consensus entre le Parlement européen et le Conseil sur le contenu des deux dossiers. Il n'y a pas d'autres propositions nouvelles prévues dans le domaine de la navigation intérieure.

* * * * *

Dans le domaine de **l'aviation civile** une orientation commune a pu être dégagée sous Présidence néerlandaise tant pour une nouvelle proposition de règlement sur l'harmonisation des critères de délivrance et de validité des *licences des contrôleurs aériens*¹² que pour l'amendement du *règlement CEE/3922/91 relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (dossier EU-OPS)*¹³; ce deuxième dossier prévoit notamment l'insertion dans un règlement communautaire des normes JAR-OPS (joint aviation requirements – Operational Standards) non contraignantes dont notamment la formation des équipages ainsi que les limitations du temps de service et de vol et les règles sur le repos (flight time limitations-FTL). La Présidence luxembourgeoise sera amenée à finaliser le dossier EU-OPS dont l'examen de plusieurs chapitres techniques n'est pas encore formellement clôturé. Par ailleurs, elle devra, le cas échéant, coordonner du côté du Conseil l'examen en 2^e lecture des dossiers adoptés en 1^{ière} lecture sous Présidence néerlandaise.

Fin 2004 la Commission européenne était sur le point de formaliser trois nouvelles propositions de directives: la première relative à *l'information des passagers sur l'identité du transporteur en charge du vol*¹⁴, la seconde sur les *droits de personnes à mobilité réduite qui voyagent par avion*¹⁵ et la troisième relative à *l'accès aux services en escale sur les aéroports*¹⁶ (ground handling). Ce seront ces trois propositions qui seront examinées par le Conseil « Transports » et de ses groupes de travail pendant la Présidence luxembourgeoise dès qu'elles seront disponibles.

Un dernier volet de la politique commune en matière de transport aérien concerne les *relations extérieures*. La Commission fera régulièrement rapport au Conseil sur l'état d'avancement des négociations pour lesquelles elle a reçu mandat (accord « ciel ouvert » avec les Etats-Unis, accord avec le Maroc, adhésion des Etats des Balkans occidentaux à l'EAEC). La Présidence luxembourgeoise attend en outre de la Commission une *communication sur la façon de déterminer les compétences et de gérer les mandats de négociation en matière de relations aériennes extérieures*¹⁷ en vue d'en dégager les orientations futures liant le Conseil et la Commission.

* * * * *

¹² Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen COM/2004/0473

¹³ Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen COM/2004/0473

¹⁴ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur l'information du passager aérien sur l'identité du transporteur effectuant le vol;

¹⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes à mobilité réduite en cours de vol;

¹⁶ Proposition de modification de la directive 96/67/CEE sur l'accès au marché des services en escale aux aéroports communautaires;

¹⁷ p.m. (texte non encore disponible)

En ce qui concerne les **dossiers horizontaux** en matière de transports (qui de par leur portée intermodale ne peuvent être attribués à aucun mode de transport déterminé) ils sont au nombre de trois :

- le programme Galileo ,
- le programme Marco Polo,
- les réseaux de transport transeuropéens (RTE-T).

Le but du *programme Galileo* est la mise en place d'un système européen de radionavigation par satellite. Le programme a des dimensions technologiques (développer en Europe un système de navigation par satellites), politiques (devenir indépendant en la matière des Etats-Unis (GPS)) et économiques (mettre à profit les avantages de la navigation par satellite dans tous les domaines de l'activité économique – transports, recherche de personnes en détresse, levée de données géographiques, synchronisation d'horloges,...). Suite aux options antérieurement prises par le Conseil les décisions à intervenir sont de la compétence de la Commission: adjudication de l'exploitation à un consortium d'entreprises privée(s), constitution d'une autorité de surveillance du programme par fusion des conseil de surveillance et conseil de sécurité actuels. Le suivi du dossier est assuré pour le Luxembourg par le Centre de communication relevant du Ministère d'Etat.

- le *programme Marco Polo*¹⁸

Le budget de l'actuel programme Marco Polo destiné à la sélection de projets nationaux promouvant le transport intermodal et assurant la répartition des concours financier communautaires parmi les projets retenus viendra à terme en 2006. La Commission a décidé de créer un programme Marco Polo II appelé à succéder au programme actuel avec pour objectif de promouvoir des projets nationaux visant le transfert de fret de la route vers des modes de transports alternatifs (rail, voies d'eau intérieures, navigation côtière). Les entreprises et non les autorités publiques des Etats-membres sont les bénéficiaires directs des concours financiers alloués au titre de ce programme. Marco Polo II sera crédité d'un budget pour les exercices 2007 à 2013.

- les *réseaux transeuropéens de transports (RTE-T)*

Ce dossier comporte un premier volet comportant les projets d'intérêt communautaire qui seront réalisés en priorité. Parmi les 30 projets identifiés par la Commission et approuvés par le Conseil figure e.a. le projet Eurocap-Rail (projet visant la mise en place d'une relation ferroviaire privilégiée entre les 3 principales villes-sièges de l'Union européenne, Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg).

Le second volet a trait aux modalités d'intervention de l'Union européenne dans le financement de ces projets.

Le programme Marco Polo II et le dossier RTE-T seront pour le volet financier qu'ils comportent soumis, ensemble avec les autres dossiers communautaires à connotation financière dont la Présidence luxembourgeoise s'occupera, à la compétence du

¹⁸ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le deuxième programme « Marco Polo » pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (« Marco Polo II ») COM/2004/0478

Conseil ECOFIN dans l'intérêt d'une approche coordonnée en matière de politique budgétaire commune.

* * * * *

Conformément à l'arrêté grand-ducal du 7 août 2004 portant constitution des Ministères, la responsabilité politique sur les **transports maritimes** a été transférée du Ministère des Transports au Ministère de l'Economie et du Commerce Extérieur. Au niveau communautaire les transports maritimes continueront néanmoins à faire partie des compétences du Conseil « Transports ».

Ci-après le relevé des dossiers qui seront traités par le Conseil « Transports » au cours du 1^{er} semestre 2005:

- pollution causée par les navires et introduction de sanctions;
- amélioration de la sûreté des ports;
- libéralisation des services portuaires;
- examen du paquet ERIKA III (amélioration de la sécurité des transports maritimes et de la lutte contre la pollution causée par les navires);
- révision (en vue de son renforcement) du régime international de responsabilité civile en cas de pollution maritime.

Par ailleurs, la présidence aura à assurer le suivi des dossiers ci-après passant en deuxième lecture

- harmonisation de l'application du Code ISM (code international de gestion de la sécurité dans la Communauté),
- reconnaissance des brevets des gens de mer.

* * * * *

Un dernier volet du programme évoluant sous l'autorité du Conseil « Compétitivité » concerne l'**harmonisation technique automobile**. Le suivi des dossiers est assuré par les agents de la Société Nationale de Certification et d'Homologation de Sandweiler.

Les dossiers examinés en 1^{ière} lecture se présentent comme suit:

- proposition de refonte des procédures de réception automobile prévues par la directive 70/156/CE
- proposition de directive modificative de la directive 70/220/CEE sur les émissions de gaz des véhicules à moteur
- proposition de directive relative à la réception des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation de leur recyclage et de leur valorisation.

A ajouter que trois autres propositions de directives sur les ancrages des ceintures de sécurité et les exigences de sécurité des sièges des véhicules à moteur doivent faire l'objet d'une 2^e lecture.