

Rapport d'activité 2005

Ministère des Transports

20 mars 2006

Sommaire

1. Circulation et sécurité routière	page	1
1.1. Les accidents routiers en 2005	page	1
1.2. La formation et l'éducation routières	page	11
1.3. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers	page	25
1.4. Les homologations automobiles et la certification	page	37
1.5. Les Transports exceptionnels	page	42
1.6. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière	page	43
1.7. Le fret routier	page	47
2. Transports publics et chemins de fer	page	57
2.1. Les chemins de fer	page	57
2.2. Les transports publics par route	page	92
2.3. Les transports de l'éducation différenciée	page	98
2.4. Les activités de la RGTP	page	109
3. Transports aériens	page	115
3.1. L'activité législative	page	115
3.2. Domaine de la Navigabilité	page	118
3.3. Domaine de la sécurité (incidents / accidents)	page	120
3.4. Bureau des opérations aériennes	page	122
3.5. Domaine de la Navigation aérienne	page	124
3.6. Domaine des Licences	page	126
3.7. Domaine des relations extérieures / négociations bilatérales	page	131
3.8. Domaine de la Sûreté aérienne	page	132
3.9. Domaine de l'aviation générale	page	133
3.10. L'Aéroport de Luxembourg	page	135
3.11. Les grands projets d'infrastructure à l'aéroport de Luxembourg	page	140
4. Transports fluviaux	page	143
4.1. Activité législative	page	143
4.2. Activités internationales	page	143
4.3. Le Service de la Navigation	page	144
4.4. La gestion de la voie d'eau – bilan général	page	145

4.5.	L'exploitation des infrastructures de la voie d'eau en chiffres	page	147
4.6.	Le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle	page	150
4.7.	La police de la voie d'eau	page	151
4.8.	Le matériel de navigation intérieure opérant sous pavillon luxembourgeois	page	152
4.9.	Hydrologie fluviale	page	153
4.10.	Evolutions et perspectives	page	154
4.11.	Le Port de Merttert	page	155
5.	Stratégie et Planification	page	161
5.1.	Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable	page	161
5.2.	La stratégie "mobilité.lu"	page	163
5.3.	La mise en œuvre de l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004	page	169
5.4.	Le nouveau concept national pour le transport public par route	page	181
5.5.	L'IVL et le plan sectoriel « Transports »	page	181
5.6.	La coopération transfrontalière	page	186
5.7.	La Cellule Modèle de Transport	page	187
6.	La Présidence luxembourgeoise du Conseil Transports de l'Union européenne au 1 ^{er} semestre 2005	page	188
6.1.	Transports terrestres	page	189
6.2.	Aviation civile	page	193
6.3.	Transports maritimes	page	195
6.4.	Dossiers horizontaux	page	196
6.5.	Remarque finale	page	197

1. Circulation et sécurité routières

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

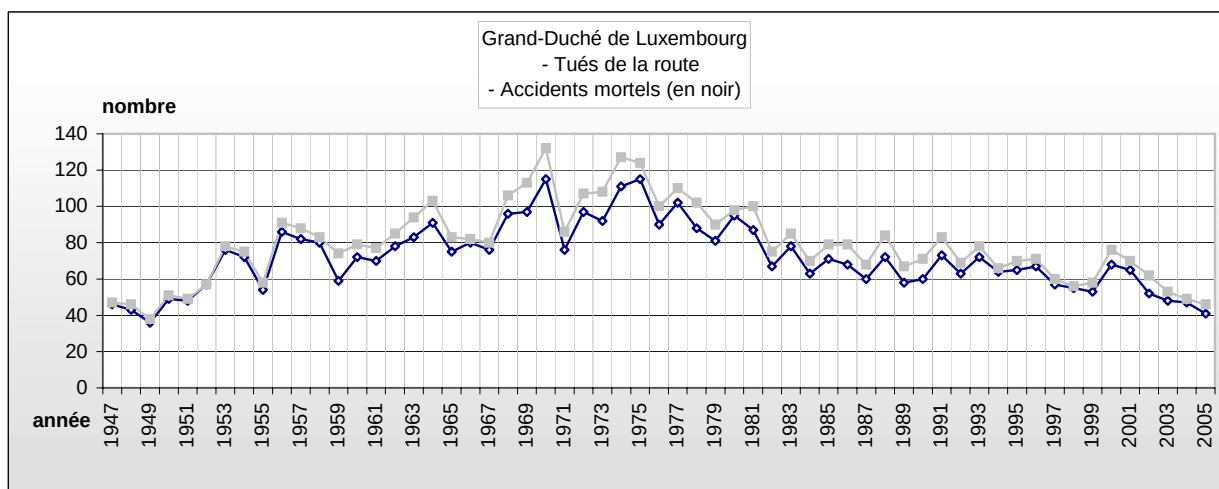
Dans cet ordre d'idées le chapitre traitera des aspects suivants:

- les accidents de la route en 2005 ;
- la formation et l'éducation routières ;
- les immatriculations et le contrôle technique;
- les homologations automobiles et la certification;
- les transports exceptionnels;
- le travail réglementaire et consultatif en matière de circulation routière.

1.1 Les accidents routiers en 2005

1.1.1. Les chiffres des accidents routiers en 2005

En 2005, 41 accidents mortels ont causé 46 morts, dont 6 motocyclistes; 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, l'intensification des campagnes de sensibilisation et le renforcement concomitant de la présence de la Police grand-ducale sur les routes continuent à montrer leur influence quant au nombre des accidents mortels en 2005, tout en remarquant que l'analyse des accidents est basée sur la multicausalité.

Les chiffres-clé des accidents routiers au 31 décembre 2005 se présentent comme suit:

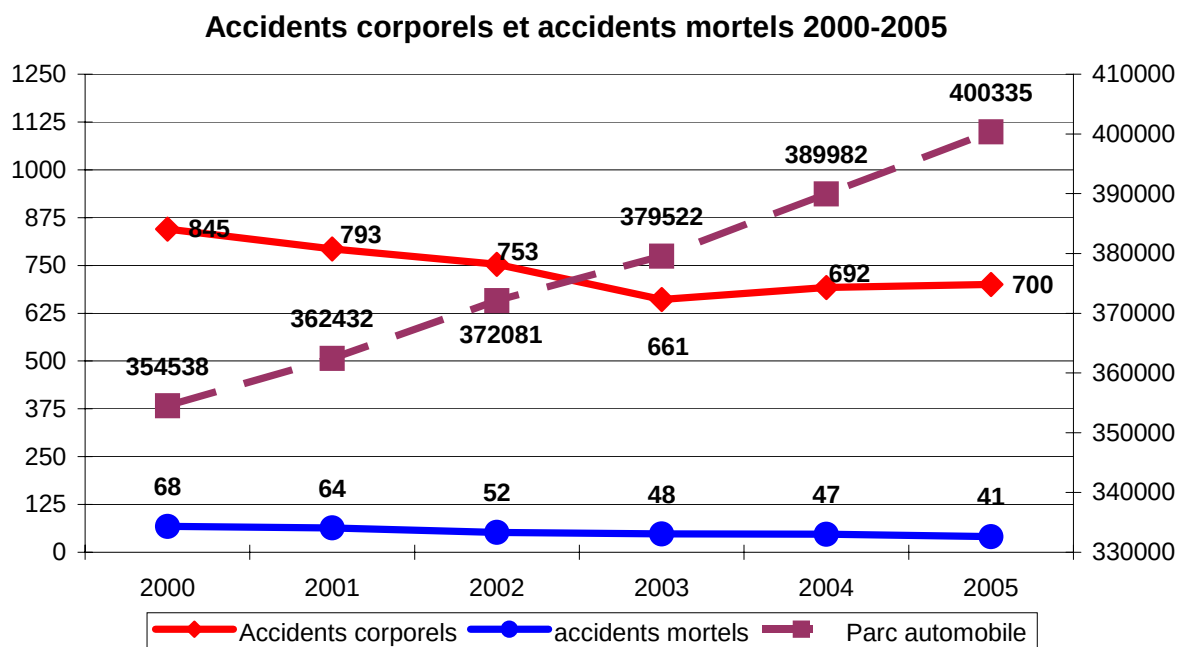
- **7.827 accidents recensés au total,**
- **708 accidents corporels, dont 41 accidents mortels,**
- **46 tués,**
- **3 piétons furent victimes d'un accident mortel,**
- **6 motocyclistes tués dans 5 accidents entre avril et août 2005,**
- **1.043 blessés, dont 284 blessés graves et 759 blessés légers.**

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble sur l'évolution des accidents de 2000 à 2005.

	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%
2005	7.827	- 1,0%	708	+ 1,0%	284	759	41	- 0,9%	46	-0,9%

Comparé à l'année 2004, le nombre d'accidents total recensés par les forces de l'ordre est en légère baisse, le nombre des accidents corporels par contre note une légère augmentation tandis que pour le nombre des accidents mortels une nouvelle régression est notée.

Le graphique suivant reproduit l'évolution du nombre des accidents corporels et mortels de 2000 à 2005 par rapport au parc automobile.



L'évolution des accidents routiers de 2004 à 2005 :

	2004	2005	%
Accidents au total	8.011	7.827	- 1,0
Accidents corporels	692	708	+ 1,0
Accidents mortels	47	41	- 0,9
Tués	49	46	- 1,0
Blessés légers	841	759	- 1,0
Blessés graves	238	284	+ 1,2
Tués + blessés graves	287	330	+ 1,1

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

Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse une faible régression de - 1,0 % pour s'établir à 7.827.

Le nombre des accidents corporels note une légère augmentation en 2005 et passe de 692 à 708.

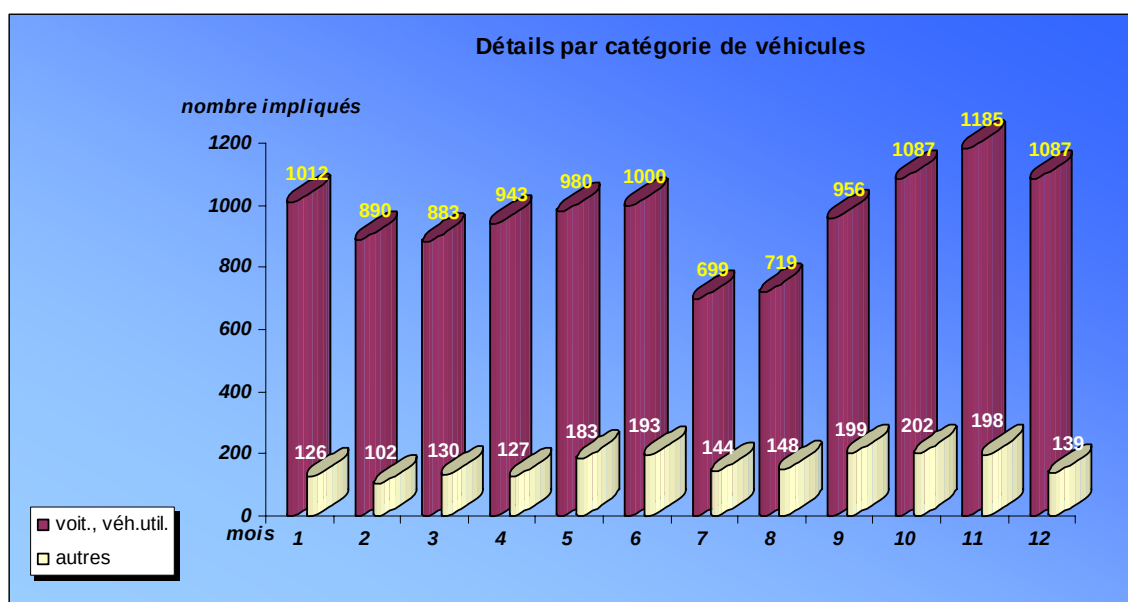
Le nombre des blessés légers reste en diminution consécutive tandis que le nombre des blessés graves montre de nouveau une légère augmentation.

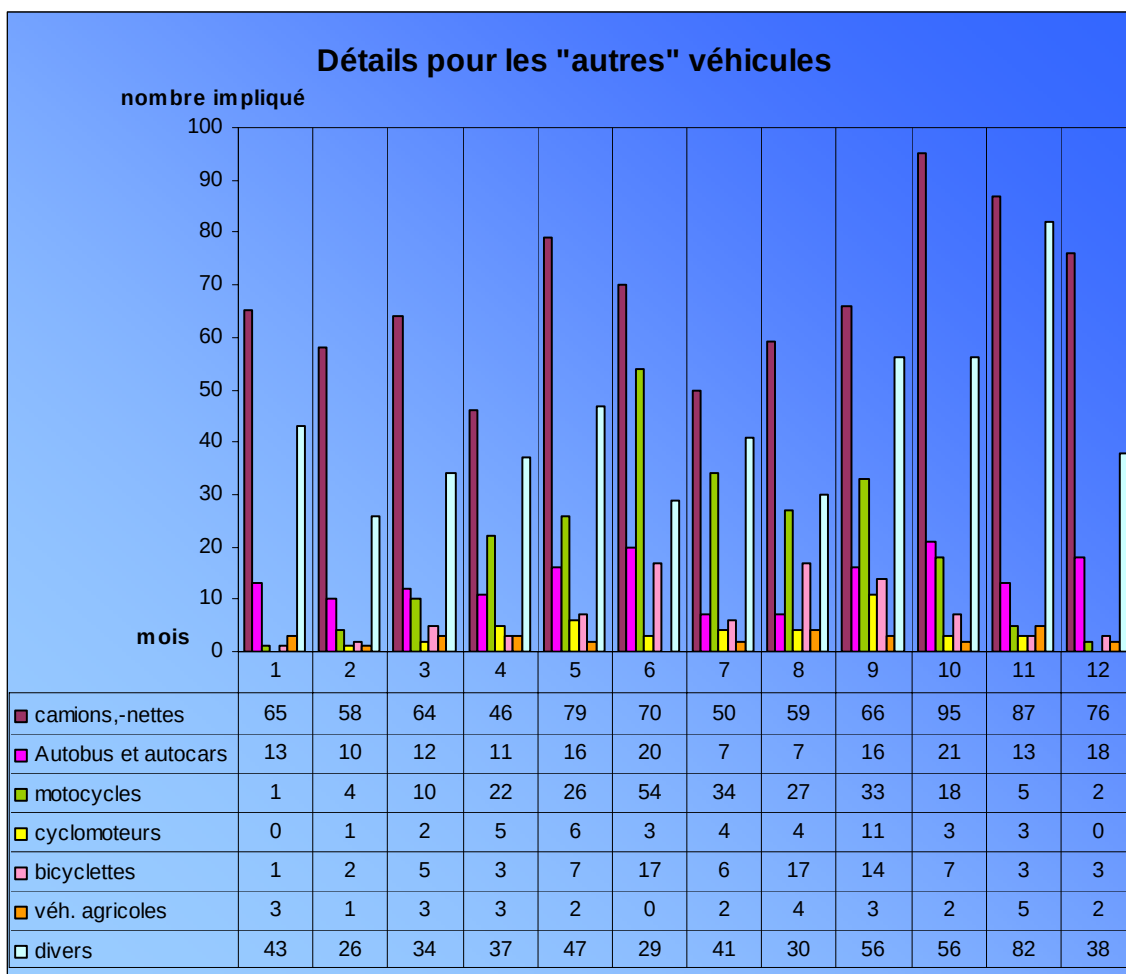
Le nombre des accidents mortels diminue de six unités de 47 en 2004 à 41 en 2005.

Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans ces accidents, leur nombre a diminué de 49 à 46. Ces chiffres sont les moins élevés depuis 1950.

* * *

Le détail par catégories des véhicules impliqués dans les accidents en 2005 se présente comme suit:





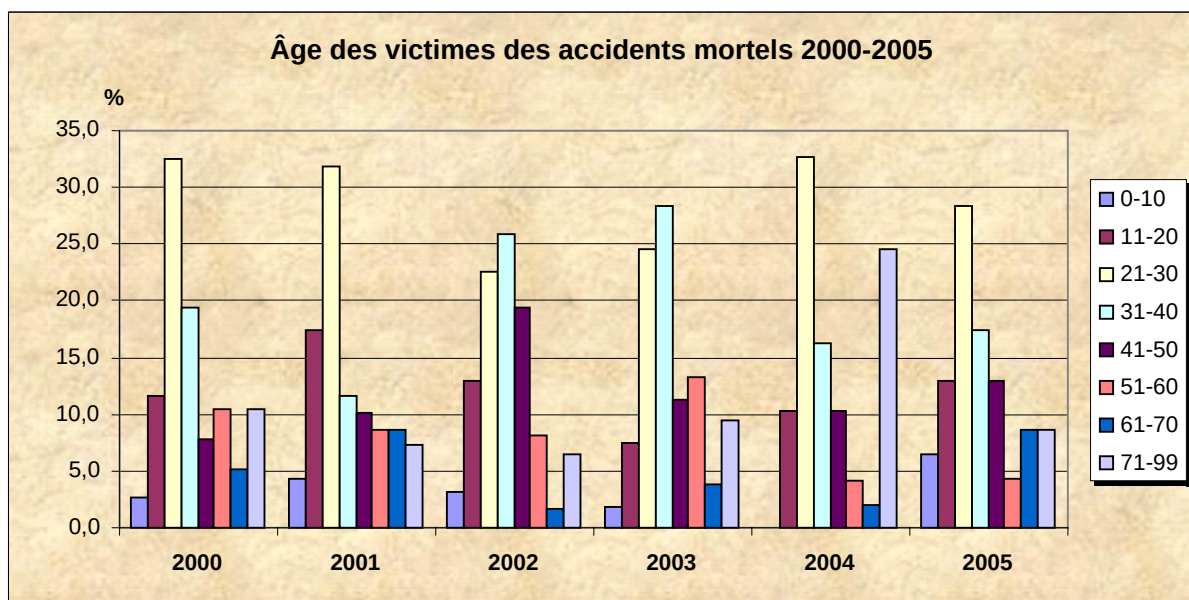
Le tableau ci-avant souligne une fois de plus la recrudescence des accidents impliquant de deux-roues dès le retour du beau temps.

Les accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés constituent un des aspects négatif du bilan de 2005 :

- 132 motocyclistes ont été blessés, représentant 12,6 % du nombre total des blessés (en 2004: 118 représentant 10,9%);
- dans 5 accidents mortels, 6 personnes ont laissé leur vie dont un passager de cyclomoteur;
- la moyenne d'âge des victimes était de 36 ans.

1.1.2. Les accidents mortels

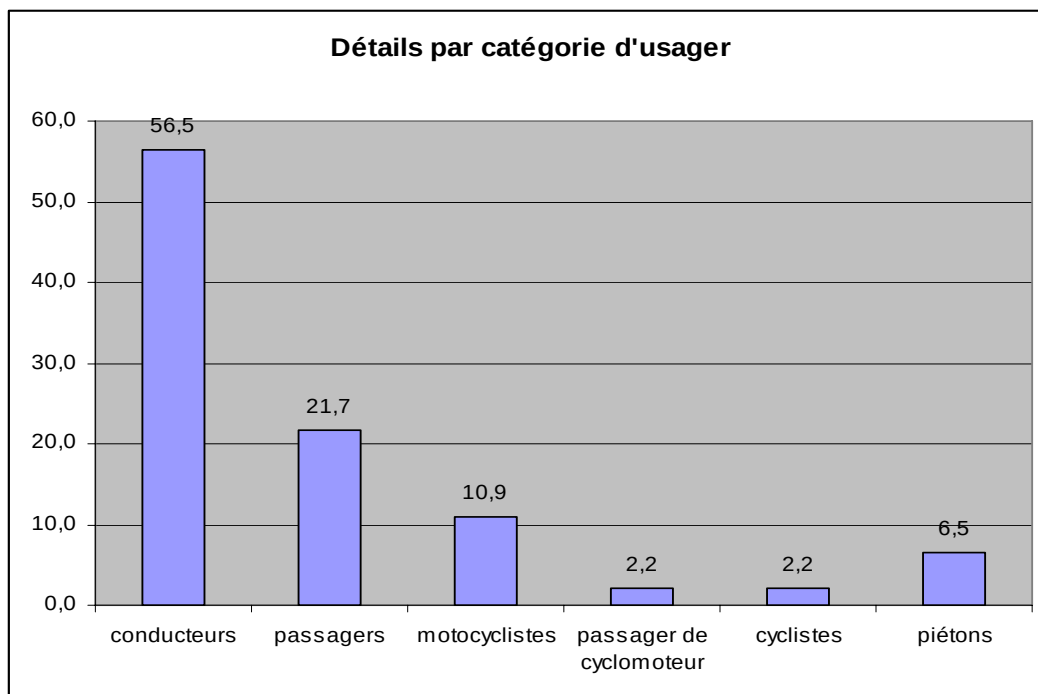
- *L'âge et la ventilation des victimes*



D'autre part, tout comme au cours des années passées, 65,2% des personnes qui ont trouvé la mort sur les routes avaient moins de 40 ans; 14 tués (10 en 2004), soit 30,4% avaient moins de 25 ans et 16 tués (19 en 2004) soit 34,8%, étaient âgés entre 25 et 40 ans.

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

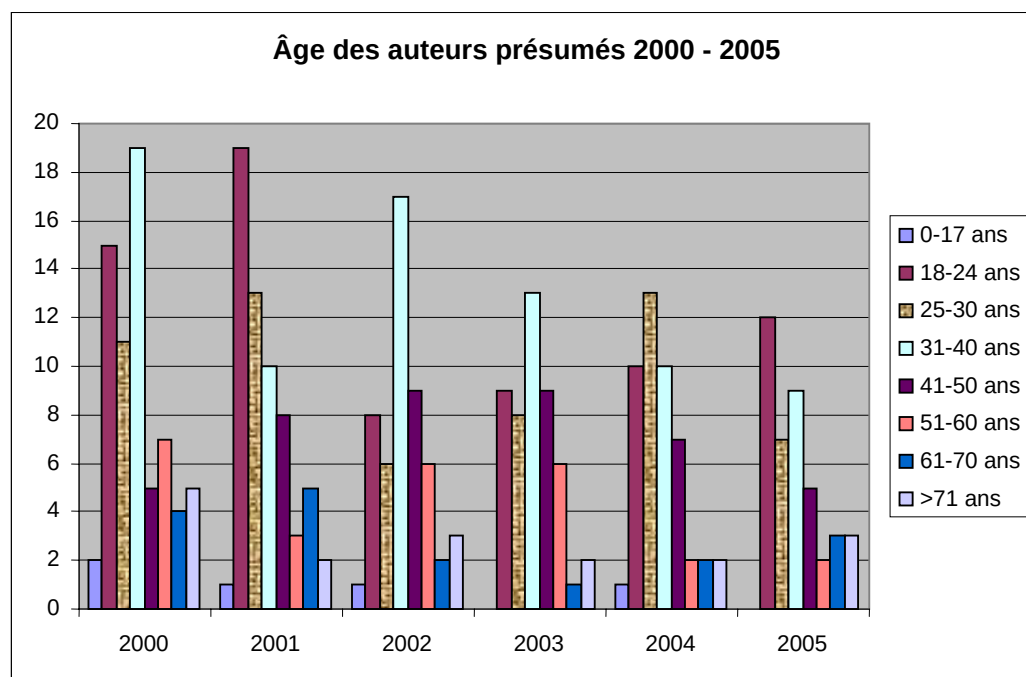
2005	2004	Catégorie usagers de la route
26	(21)	conducteurs de véhicules à 4 roues
10	(5)	passagers de véhicules à 4 roues
5	(10)	Motocyclistes
1	(1)	passager de cyclomoteur
1	(0)	Cycliste
3	(12)	Piétons



On remarque une baisse importante du nombre des piétons qui ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2005. En 2004 on comptait encore 12 piétons alors qu'en 2005 le nombre total des piétons impliqués dans un accident mortel est de 3.

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

Contrairement aux années 2002 à 2004 les jeunes conducteurs (18 à 24 ans) représentent de nouveau une part plus importante parmi les auteurs des accidents mortels. Par contre pour la tranche d'âge de 25 à 30 ans on remarque une baisse de 53,8% par rapport à 2004. Un phénomène analogue mais moins prononcé est noté pour la tranche d'âge des 41 à 50 ans.



Parmi les responsables des accidents mortels il y a 35 conducteurs de voitures, 1 chauffeur d'autobus, 3 motocyclistes et 1 piéton qui sont présumés responsables des accidents mortels. Dans 27 des 41 accidents mortels l'auteur présumé a lui-même été tué.

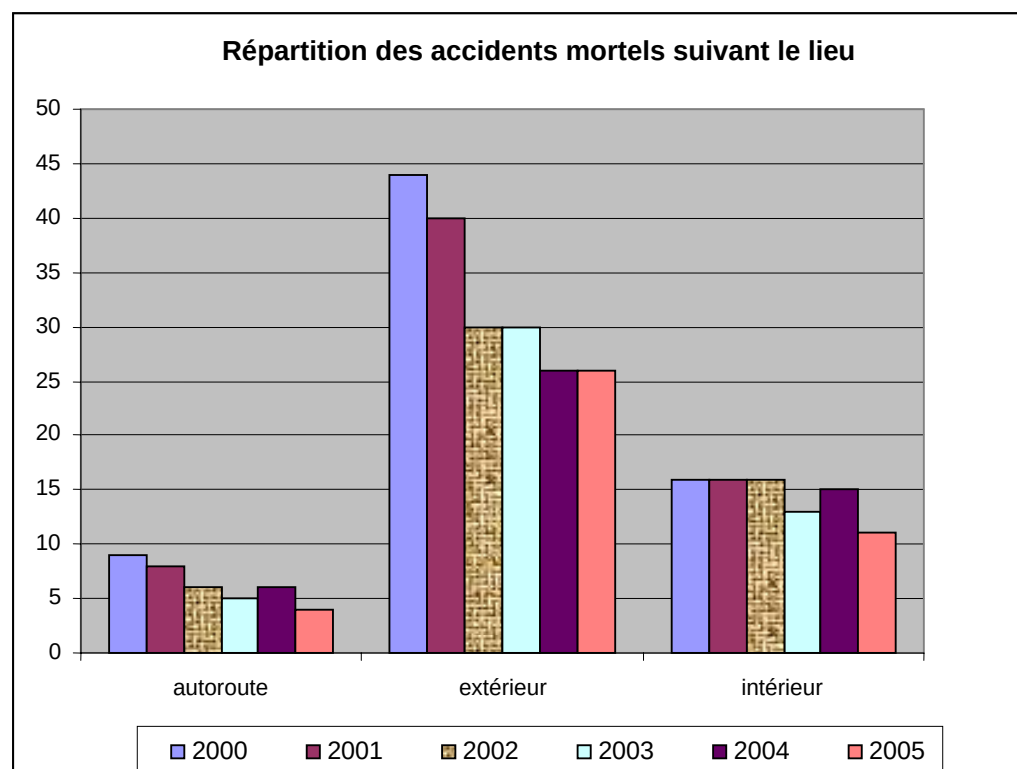
Le tableau ci-contre donne un aperçu sur l'origine nationale des auteurs présumés des accidents mortels :

	Etrangers de passage	Frontaliers	Résidents au Luxembourg
L	0	0	14
F	1	3	2
B	2	0	0
D	2	0	0
P	0	0	9
I	0	0	0
NL	0	0	0
autres	0	0	3
Total	5 (=12,2%)	3 (=7,3%)	28 (=68,3%)

19,5% des accidents mortels ont été causés par des conducteurs qui n'habitaient pas le Grand-Duché dont 7,3% de frontaliers et 12,2% d'étrangers de passages. Ce constat peut être rapproché des données sur la délinquance routière que dégagent les statistiques sur le permis à points. Des 15.740 personnes qui ont fait l'objet d'un avertissement taxé, 6.285 sont titulaires d'un permis de conduire étranger.

- *La répartition par catégorie de routes*

4 (6*) accidents mortels avec 5 (7*) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 26 (26*) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 30 (27*) morts, et 11 (15*) accidents mortels avec 11 (15*) tués sont survenus en agglomération.



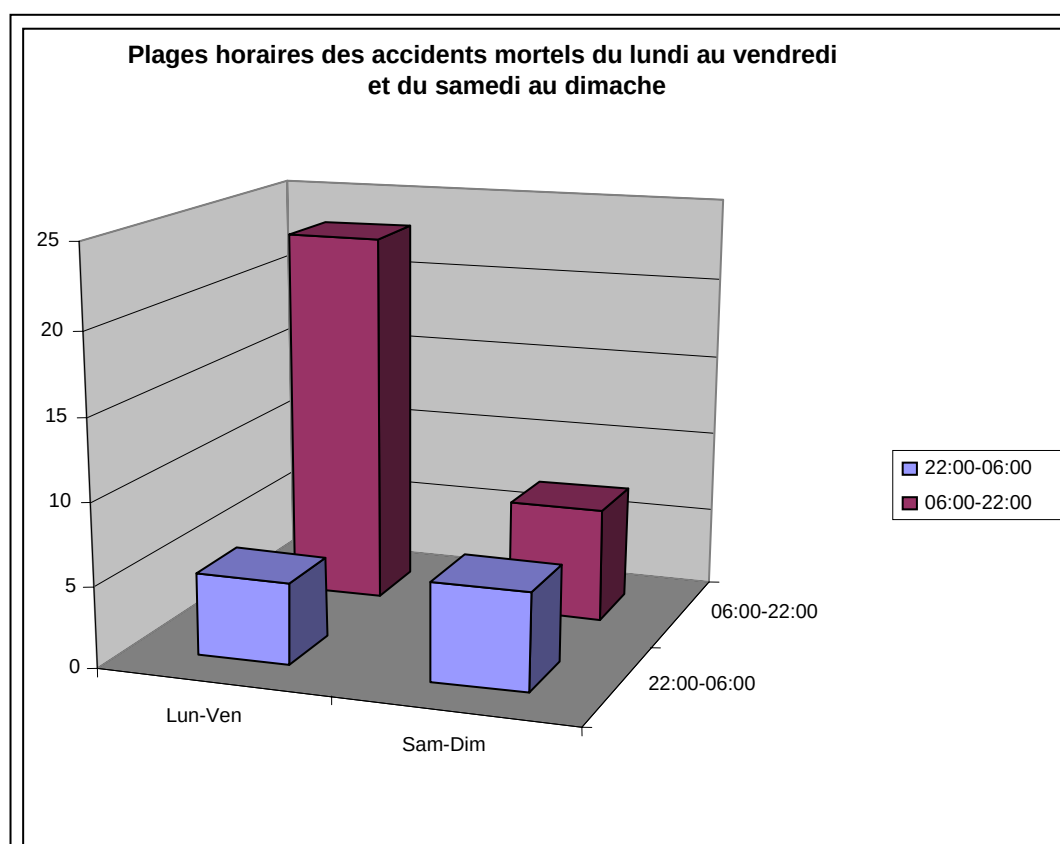
* valeurs en 2004

Le graphique montre qu'après une légère augmentation en 2004, la part des accidents mortels sur les autoroutes en 2005 a de nouveau régressé 4 (6*). Une baisse 11(15*) peut également être notée pour les accidents mortels survenus à l'intérieur d'agglomération. Pour ce qui est des accidents mortels en rase campagne, leur part est resté invariée (26*) par rapport à l'année passée.

- *La répartition dans le temps*

30 (38*) accidents mortels, sont survenus de jour (06.00 – 22.00), 11 (9*) ont eu lieu la nuît (22. 00h – 06.00h). Le fait qu'environ un quart 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 “nuît” seulement sur 8 heures, soulignent l'accidentologie accrue par temps d'obscurité.

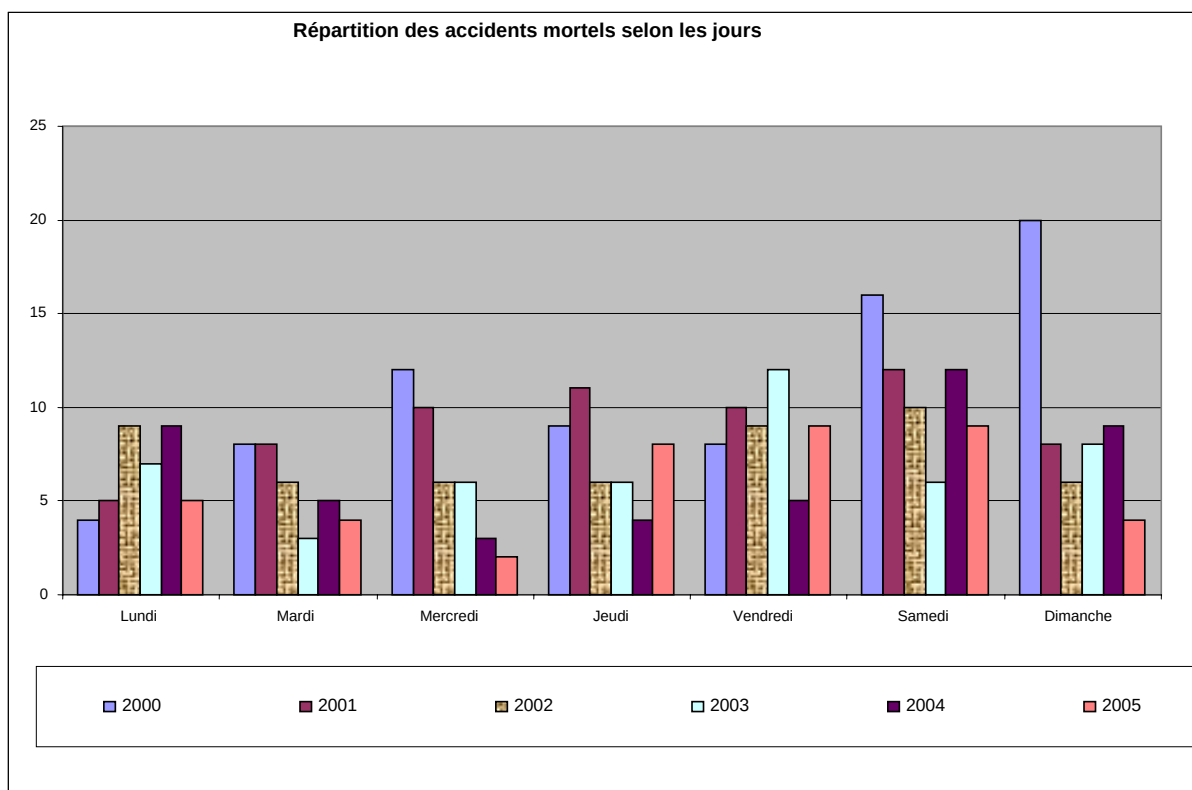
Du lundi au vendredi, 23 (22*) accidents mortels (85%) sont survenus de jour, tandis que 5 (4*) accidents ont eu lieu la nuit (15%).



En fin de semaine (samedi et dimanche) 7 des 41 (16 des 47*) accidents mortels ont eu lieu de jour (entre 6.00h et 22.00h) et 6 (5 des 47*) ont eu lieu entre 22.00h et 06.00h.

* Valeurs en 2004

La répartition des accidents mortels sur les jours de la semaine est illustrée par le graphique suivant:



Ce graphique montre une augmentation des accidents mortels du jeudi au vendredi et une baisse le samedi par rapport à l'année 2004. Si on compare le chiffre des accidents mortels qui ont eu lieu un dimanche sont en nette descende par rapport à 2004 4 (9*). Les indicateurs en début de semaine (lundi au mercredi) sont eus aussi en baisse.

En 2005 les accidents mortels se repartissent comme suit.

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
5	4	2	8	9	9	4

- *Conditions météorologiques*

En 2005 9 (13*) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée humide et 27 (30*) sont survenus par temps sec. 2 accidents mortels (2*) ont eu lieu par temps de pluie et le même nombre d'accidents mortels a été noté sur une chaussée verglacée. Pour un accident les conditions météorologiques ne nous ont pas été communiqué.

Le verglas et la neige incitent normalement à la prudence. Par contre, *le risque de dérapier sur une route mouillée est toujours largement ignoré par les conducteurs*. En 2005 comme déjà en 2004, presque un tiers 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 2004

- *Les causes présumées des accidents mortels*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
vitesse	25	25	23	21	19	19
alcool+vitesse	6	3	4	1	3	1
alcool	3	2	1	2	4	1
drogues	2	2	1	0	0	0
inattention, fatigue,	12	20	8	8	7	6
priorité	7	3	0	5	4	4
dépassement	3	1	4	4	2	3
aquaplaning	1	2	4	0	0	1
contresens	2	0	1	0	1	3
malaise	1	1	5	1	1	2
autres	7	5	1	6	6	1

Le tableau montre que la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs. En 2005, 19 des 41 accidents doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. À côté de l'alcool au volant (alcool ou l'alcool en association avec la vitesse 1 accident), il y a lieu de signaler que l'inattention et la fatigue sont à l'origine de presque 15% des accidents mortels (6 accidents). Dans 4 accidents mortels la priorité n'a pas été respectée. Les fautes de dépassement (3), un malaise préalable du conducteur (2) et trois conducteurs roulant en contresens (3) sur l'autoroute ont été d'autres causes d'accidents mortels en 2005.

- *La ceinture de sécurité*

En juin 2003, le Ministère des Transports avait mené une enquête sur le port de la ceinture de sécurité. Selon les observations de cette enquête, on peut constater 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 2005.

	Nombre de victimes qui aurait dû mettre la ceinture de sécurité	Nombre d'accidents mortels	Ceinture portée	Ceinture non portée	défaut d'information
2000	55	48	25	24	6
2001	51	47	29	18	4
2002	55	45	24	30	1
2003	32	29	20	11	1
2004	26	25	16	9	0
2005	36	26	26	10	0

En 2005, parmi les 10 des 36 tués qui ont été impliqués dans 26 des accidents mortels qui auraient dû porter la ceinture de sécurité et qui n'ont pas porté celle-ci, on compte 9 conducteurs et un passager avant. En 2004, encore 9 (8 conducteurs et 1 passager avant) parmi les 26 victimes tuées qui auraient dû porter la ceinture ne l'avaient pas portée.

1.2. La formation et l'éducation routières

1.2.1 La gestion administrative du permis de conduire

Comme suite à une décision afférente du Conseil de Gouvernement du 14 juin 2001, la SNCT a repris, avec effet au 1^{er} septembre 2002, les activités administratives du Ministère des Transports en relation avec la gestion des permis de conduire. Outre la délivrance des permis de conduire, la mission de la SNCT comporte également l'organisation des examens théoriques et pratiques donnant lieu à l'obtention des permis de conduire, la gestion du système informatisé **PROVITLU** servant à la réception des examens théoriques ainsi que la gestion et l'émission, en étroite collaboration avec la Chambre de Commerce du Luxembourg, des certificats de formation spéciale pour le transport de marchandises dangereuses par route(ADR).

Après la période de démarrage et d'apprentissage en 2002 et en 2003, le service 'Permis de Conduire' de la SNCT a atteint, depuis le début de l'année 2004, la vitesse de croisière adéquate aux fins d'un traitement rapide et conforme des dossiers "permis de conduire" présentés.

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 le nombre de demandes d'extension de catégorie d'un tel permis s'est élevé en 2005 à 10.283, par rapport à 10.027 demandes présentées en 2004, soit une augmentation de 256 unités ou 2,55 %.

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

Catégorie	2001	2002	2003	2004	2005
A3	437	476	467	566	559
A1	48	56	48	82	89
A	878	965	1.016	860	800
B	6.503	6.709	5.635	6.834	7.045
EB	363	370	365	496	486
C1	0	0	0	1	1
C	124	151	145	187	553
C+E	379	474	309	486	175
D1	0	0	1	0	1
D	249	294	323	376	407
D+E	10	16	12	11	9
F	127	137	118	128	158
TOTAL	9.118	9.648	8.439	10.027	10.283

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

Sont à compter parmi ces opérations administratives, le renouvellement des permis de conduire venus à échéance, la transcription des permis de ressortissants d'un pays autre que ceux de l'Espace Économique Européen (EEE) et résidant au Luxembourg ainsi que l'émission de duplicata de permis de conduire comme suite à un vol, à la perte ou à la destruction du document original.

La répartition de ces opérations se présente comme suit:

	1^{er} Permis	Extension	Renouv.	Transcript.	Double	Total
Catégorie A1	77	12	5	168	25	287
Catégorie A	6	794	2.013	337	281	3.431
Catégorie B	6.330	715	18.442	1.368	2.632	29.487
Catégorie BE	0	0	3	79	5	87
Catégorie C1	0	1	0	1	0	2
Catégorie C	0	553	51	46	4	654
Catégorie CE	0	45	43	2	3	93
Catégorie D1	0	1	0	0	0	1
Catégorie D	0	407	23	4	2	436
Catégorie DE	0	0	3	0	1	4
Catégorie EB	0	486	0	14	0	500
Catégorie EC	0	130	12	2	0	144
Catégorie ED	0	9	0	0	0	9
Catégorie A3	558	1	648	21	197	1.425
Catégorie F	155	3	125	1	5	289
Total	7.126	3.157	21.368	2.043	3.155	36.849

Si le nombre d'opérations avait encore augmenté de 8,27 % en 2004 (après une régression de 3,38 % en 2003), ce nombre a en 2005 affiché une légère diminution de 2,15 %.

Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Nombre	33.469	33.738	35.998	34.780	37.657	36.849

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

Le nombre des demandes d'enregistrement de permis de conduire de ressortissants provenant d'un autre État membre de l'EEE et résidant au Luxembourg est également en croissance. En général, 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 prédicts enregistrements au cours des 5 dernières années.

Année	2001	2002	2003	2004	2005
Nombre	1.913	1.861	1.913	2.016	2.101

L'élargissement de l'Union Européenne par 10 nouveaux membres en date du 1^{er} mai 2004 semble être à l'origine de l'augmentation de 4,22 % des demandes d'enregistrement.

1.2.1.4 Les examens théoriques

Sur un total de 13.912 examens passés en 2005, c. à d. une moyenne de 1.159 examens par mois, 6.851 examens ou 50,75 % ont été réussis.

Le tableau ci-après donne un aperçu sur l'ensemble des examens théoriques:

	Provit-Lu	%	Ex. oraux	%	Total	%
Réussites	6.630	52,30	431	34,90	7.061	50,75
Échecs	6.047	47,70	804	65,10	6.851	49,25
Total	12.677		1.235		13.912	

1.2.1.5 Les examens pratiques

En 2005, un total de 11.527 examens pratiques, toutes catégories confondues, ont été passés. Le taux de recalage global a été de 40,97 %.

Le tableau ci-après fournit un aperçu détaillé sur les résultats de ces examens.

Catégories	Total	Total %	Admis	Recalés	Recalés %
A	783	6,79	621	162	20,70
A1	63	0,54	51	12	19,10
B	9.152	79,40	5.052	4.100	44,80
EB	518	4,49	411	107	20,60
C	386	3,36	278	108	27,90
EC	265	2,30	174	91	34,20
D	360	3,12	217	143	39,80
Total	11.527	100,00	6.804	4.723	40,97

Par rapport à 2004, il y a lieu de noter une baisse de 8,47 % du nombre total des examens pratiques passés. Quant au taux de réussite moyen, il y a lieu de noter une légère augmentation à 59 % par rapport à un taux de 56% en 2004 et de seulement 50% en 2003 et 2002.

1.2.1.6 La conduite accompagnée

En 2005, le nombre de candidats au permis de conduire via le régime de la conduite accompagnée a affiché une forte augmentation, de 18,27 %, ceci nonobstant la baisse globale du nombre des examens pratiques. Par ailleurs, le nombre des demandes visant un changement du régime d'apprentissage a nettement diminué.

Année 2004	Nombre de demandes	Changement de régime
Janvier	116	21
Février	100	13
Mars	116	14
Avril	93	8
Mai	123	17
Juin	110	11
Juillet	85	3
Août	128	29
Septembre	150	14
Octobre	151	15
Novembre	114	10
Décembre	92	2
Total	1.378	157

Année 2005	Nombre de demandes	Changement de régime
Janvier	107	5
Février	148	0
Mars	162	5
Avril	152	3
Mai	124	10
Juin	136	4
Juillet	149	3
Août	135	10
Septembre	151	8
Octobre	160	5
Novembre	122	2
Décembre	140	13
Total	1.686	68

Le tableau qui suit reprend les résultats des examens pratiques sous le régime de la conduite accompagnée.

Le tableau ci-dessous reprend les résultats des examens pratiques sous le régime de la conduite accompagnée. La comparaison des données des années 2004 et 2005 montre que le taux de réussite a été nettement plus élevé en 2005 qu'en 2004.

		Réussites			Échecs			Refus		
		2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Total	1 ^{er} essai	832	957	982	274	309	285	5	23	17
	2 ^{ème} essai	36	20	38	29	23	30	4	6	14

1.2.1.7 Les certificats de formation spéciale pour le transport de marchandises dangereuses par route (ADR)

En 2005, le service a délivré 143 nouveaux certificats ADR et a procédé au renouvellement de 202 certificats venus à échéance et dont les détenteurs ont suivi avec succès les cours de recyclage organisés en la matière par la Chambre de Commerce du Luxembourg.

Le tableau ci-après renseigne l'évolution, au cours des dernières années, du nombre des permis ADR délivrés.

Année	1 ^{ère} obtention		Renouvellement	
	Demandes	Délivrances	Demandes	Délivrance
2003		102		111
2004		143		307
2005	241	143	245	202

1.2.1.8 Cartes à mémoire pour les tachygraphes digitaux

Depuis le mois d'octobre 2005, le service a en outre repris la mission et la responsabilité pour la délivrance des cartes à mémoire électronique requises tant pour le calibrage et le paramétrage d'un tachygraphe digital ('carte-atelier') que pour sa mise en route et son exploitation ('carte-conducteur'), son contrôle ('carte-contrôleur') et, last but not least, la gestion des données qu'il a enregistrées ('carte-entreprise').

D'octobre à la fin de l'année 2005, la SNCT a délivré en tout et pour tous **1.351 cartes** de tachygraphes, dont 1.251 cartes-conducteur, 25 cartes-atelier, aucune carte-contrôleur et 75 cartes-entreprise.

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 sept dernières années.

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire :

A n n é e	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Séances	152	163	152	174	138	138	144
Personnes convoquées	533	483	610	698	528	531	539
Dont stagiaires	120	81	136	140	100	81	64
Retraits du permis de conduire	97	76	99	112	115	127	97
Dont stagiaires	11	7	14	21	17	16	12
Suspensions du droit de conduire	0	0	0	0	2	0	0
Refus de délivrance / renouvel.	27	14	22	17	16	29	45
Restrictions du droit de conduire	140	202	218	221	131	130	116
Restitutions intégrales du permis	17	34	23	42	67	90	98
Restitutions partielles du permis	81	54	71	61	39	49	60
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	71	42	45	44	33	29	6
6 mois	2	1	2	4	1	1	0
9 mois	0	1	0	0	0	0	0
12 mois	17	14	20	13	10	12	2
15 mois	0	0	2	4	2	0	0
18 mois	15	8	13	10	7	2	2
24 mois	37	18	8	13	13	14	2

Les chiffres précités laissent apparaître une certaine constance depuis les sept dernières années. En ce qui concerne les prorogations de la période de stage, celles-ci connaissent une chute abrupte.

Ce phénomène découle directement du règlement grand-ducal du 13 janvier 2005 apportant des modifications significatives en matière de stage.

Depuis, les sanctions liées à la période de stage se répercutent plutôt au niveau d'autres mesures restrictives.

De façon générale, les fluctuations en matière de sanctions trouvent leur contrepartie dans le cadre du permis à points (cf.: partie permis à points).

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

Ces restitutions partielles, ainsi que les restrictions partielles sont soit limitées dans le temps afin de réévaluer le comportement futur du conducteur, soit limitées pour les trajets à effectuer pour des raisons spécifiques, tels que pour les trajets domicile - lieu de travail, pour les trajets professionnels ou

similaires, en vue de donner une nouvelle chance de réinsertion professionnelle à des personnes qui montrent qu'ils ont amendé leur comportement.

Il va sans dire que le service du contentieux administratif surveille de près ces cas particuliers.

Le nombre de dossiers traités par la Commission spéciale en 2005 s'élève à 1.606, contre 1.363 en 2004 et 1.354 en 2003.

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 émis par la Commission spéciale s'élève à 416 (non compris les arrêtés de suspension en matière de permis à points). Outre les 539 avis rédigés pour les personnes qui ont été convoquées devant la Commission spéciale, il convient d'y rajouter 219 avis pris sur base du dossier, ayant donc une incidence favorable sur le permis de conduire des intéressés et ne nécessitant pas leur présence 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, à 3.586 pour 2003 et à 3.823 pour 2004. Les chiffres pour 2005 ne sont pas encore disponibles.

En plus, en cas d'interdiction partielle, les données afférentes doivent être saisies sur ordinateur et un permis à validité réduite est émis.

Ainsi, il importe de savoir que le Service contentieux fait procéder à environ 1.000 enquêtes par an (1.047 en 2005), effectuées par la Police grand-ducale par l'intermédiaire de Monsieur le Procureur Général d'État. 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.

Fidèle à son principe de prévention, le Service contentieux a adressé par le passé annuellement environ 300 avertissements écrits à des conducteurs stagiaires ou autres, afin d'attirer leur attention sur le comportement négatif en matière de conduite automobile et en vue de faire éviter un maximum de récidives. Ce chiffre s'élève à 961 pour l'année 2005. Il résulte des données et particulièrement des chiffres qui précèdent, que le Service du contentieux participe activement à une amélioration de la Sécurité routière de par les outils mis à sa disposition à travers la Commission spéciale.

L'introduction du permis à points n'est cependant pas venu délester de façon significative l'activité de la Commission spéciale. En effet, notamment les infractions commises à l'étranger et signalées au Ministère des Transports, la consommation de drogues et la conduite de véhicule par des jeunes sans encore être titulaire d'un permis de conduire, relèvent principalement du ressort de la Commission spéciale. Il en va de même pour ce qui est des grâces souveraines ou des décisions ministérielles antérieures non encore éteintes.

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 2005 plus de 1.000 personnes ont été convoquées lors de 250 séances et près de 6.700 dossiers ont été examinés. Par ailleurs, l'examineur en chef a procédé à 100 examens de

contrôle pratique, afin de constater les capacités physiques de personnes présentant un handicap ou un état de santé affaibli.

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

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

Activités de la Commission médicale.

Statistiques générales	2002	2003	2004	2005
Nombre de séances	262	238	252	250
Nombre de personnes convoquées	1.199	1.004	1.099	1.039
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	2.969	3.057	3.012	3.533
Dossiers soumis à la Commission médicale				
Nombre total de dossiers	5.259	5.634	6.329	6.694
Dont première obtention d'un permis	242	193	189	222
Extension de catégorie du permis	75	74	27	47
Transcription d'un permis	42	17	16	24
Renouvellement d'un permis	2.654	2.732	2.946	2.582
Dispense du port de la ceinture de sécurité	13	12	16	14
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc)	72	85	71	116
Cartes de stationnements pour personnes Handicapées	651	823	1.211	1.825
Réexamens périodiques	1.470	1.678	1.793	1.765
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	40	20	60	99
Dossiers avisés par la Commission médicale				
Notés pour réexamen périodique	2.463	2.359	2.717	2.765
Classés	2.483	2.756	2.758	2.359
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	236	180	239	217
Dont renonciation volontaire de la part du titulaire	99	103	136	122
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	39	37	46	55
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	135	70	107	89
Restriction quant à l'usage du permis (p.ex. trajets particuliers, ...)	15	13	11	4
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagem. particulier du véhicule	6	0	2	1

Deux chiffres se démarquent des années précédentes :

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une progression très nette et le nombre de dossiers cartes de stationnement pour personnes handicapées qui passe de 823 en 2003 à 1.211 en 2004, pour atteindre 1.825 unités en 2005 à plus que doublé en deux ans.

Dans le cadre du transfert des compétences en matière de permis de conduire, il convient toutefois de noter que le personnel du Ministère des Transports a également examiné un total de 33.204 certificats médicaux, ce qui représente environ 50% du travail lors de l'établissement d'un permis de conduire, que ce soit lors d'une 1^{ère} obtention, d'une extension, d'un renouvellement ou d'une transcription.

A ce chiffre vient s'ajouter encore plus de 100 certificats médicaux établis par les ophtalmologues réclamés à des conducteurs de camions et de bus.

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.

En 2005 ce sont 409 arrêtés ministériels qui ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 35 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire.

Si la Commission médicale connaît, elle aussi, une nette augmentation de dossiers à traiter, ce phénomène est principalement dû à deux groupes de personnes :

1. les jeunes, dont la consommation de drogues, même dites douces, nécessitent un suivi de très près ;
2. les personnes de plus de soixante ans, qui présentent des pathologies liées principalement à l'âge : problèmes cardiaques, diminution de l'acuité visuelle, diabète, handicap de l'appareil locomoteur.

Afin d'endiguer des accidents liés à des troubles physiques et / ou psychiques, il incombe à la Commission médicale d'assumer un suivi médical, mais aussi de garantir une certaine autonomie aux personnes concernées, tout en s'assurant qu'elles ne présentent pas de risques pour elles-mêmes et pour tous les usagers de la route.

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 fin 2006 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.

En ce qui concerne le Luxembourg, la CIECA avait souhaité 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). Le Luxembourg a réussi à récolter 421 certificats, dépassant les quotas obtenus par la Finlande et les Pays-Bas.

L'objectif final de cette étude est donc également de contribuer à l'amélioration de la Sécurité routière en Europe et les travaux continueront encore tout au long de 2006.

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.

1.2.2.3 Les cartes de stationnement pour « handicapés physiques ».

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 2005 réaffirmer son efficacité et remplir les objectifs fixés : harmonisation du modèle de la carte et reconnaissance mutuelle au niveau

de l'Union Européenne, favoriser les personnes handicapées dans leur vie quotidienne et faire échec aux demandes non motivées.

Il convient de rappeler que le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 précité remplace celui du 14 septembre 1999. Le nouveau règlement introduit comme unique modification la possibilité d'accorder des cartes de stationnement à des personnes atteintes de maladies très graves entraînant un état général très affaibli.

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

	2002	2003	2004	2005
Nombre de demandes dont	1.736	1.335	1.558	1.884
Nouvelles demandes	827	727	986	981
En renouvellement	899	593	538	541
Duplicata	10	15	34	28
Refus	548	284	251	242
Convocations au contrôle médical	107	105	77	92
Total des cartes en circulation * au 31 décembre :	4.474	4.642	5.006	5.509
Total des cartes « Institutions »	12	24	31	51
En circulation au 31.12.2005				130

* Ces chiffres sont donnés à titre indicatif.

L'introduction d'une carte pour institutions dont la validité est limitée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg va entraîner l'annulation progressive de centaines de cartes personnelles venant à expiration au cours des prochaines années.

En effet avant l'introduction du règlement grand-ducal précité, chaque personne vivant en institution devait faire une demande en vue de l'obtention d'une carte de stationnement. En 2000, 16 institutions se sont vues attribuer une carte de stationnement, elles étaient 2 en 2001, 12 en 2002, 24 en 2003, 31 en 2004 et 51 en 2005.

Le travail minutieux effectué dans ce domaine vise à apporter une touche de confort aux personnes atteintes d'un handicap afin de leur simplifier leurs déplacements.

Par ailleurs, il convient également d'écarter des personnes qui ne sont pas en droit de disposer des facilités qu'offre ladite carte, parce que ne présentant pas de handicap réel.

1.2.2.4 Examens théoriques « apprenti-instructeur ».

Dans les attributions du « Service Contentieux », il convient pour finir de relever que le service a convoqué en 2005 un total de 53 candidats « apprenti-instructeur ».

8 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 25 ont échoué, 4 ont été refusés et 16 personnes ne se sont pas présentées.

L'examen théorique dont question constitue la première étape à réussir par les futurs apprentis-instructeurs d'auto-écoles.

1.2.3 Le permis à points (valeurs au 31 décembre 2005)

52.945 points ont été retirés à **19.656** conducteurs (*récidivistes compris*), pendant la période du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2005.

Les avertissements taxés

36.315 points ont été retirés suite à l'établissement de **20.441** avertissements taxés par les forces de l'ordre (**20.974** infractions A.T.).

Parmi les **15.740** personnes qui ont fait l'objet d'un **avertissement taxé**, **6.285 (40%)** sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non résidents confondus ; **9.455 (60%)** personnes sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

Les condamnations judiciaires

16.630 points ont été retirés à **4.555** personnes suite à **5.035** condamnations prononcées par les tribunaux luxembourgeois, dont :

-alcool	7.008 points (42,15%)
-vitesse	4.856 points (29,20%)
-défaut d'assurance	1.116 points (6,71%)
-délit de fuite	908 points (5,46%)
-autres	2.742 points (16,48%)

Les capitaux de points

La situation des **55.993** personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 a évolué comme suit :

Situation 31/12/05	Situation 31/12/04	Situation 31/12/03			
Total : 55.993	Total : 36.337	Total : 15.793			
941	10	3	personnes détiennent	12 points	(Réinitialisation du capital respectivement après 3 ans sans nouvelle infraction, après suspension de 12 mois ou après avoir participé à un cours facultatif au CFC*.)
8.821	6.424	2.993	personnes détiennent	11 points	
33.232	22.917	10.706	personnes détiennent	10 points	
2.828	1.817	769	personnes détiennent	9 points	
6.435	3.487	1.012	personnes détiennent	8 points	
941	448	99	personnes détiennent	7 points	
1.228	543	90	personnes détiennent	6 points	
297	95	17	personnes détiennent	5 points	
827	424	94	personnes détiennent	4 points	
104	40	4	personnes détiennent	3 points	
140	47	3	personnes détiennent	2 points	
37	11	1	personnes détiennent	1 point	
162	74	2	personnes détiennent	0 points	Suspension du permis de conduire 12 mois !

* CFC : Centre de Formations pour Conducteurs à Colmar-Berg

86 personnes ont épuisé leur capital de 12 points pendant la période du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2005.

Des **1249** personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant la période du 1^{er} novembre 2002 au 31 décembre 2002, 906 personnes (72,60 %) se sont vues réinitialiser leur capital de points à 12 points après trois ans sans nouvelle infraction impliquant une perte de points.

Les récidivistes

Le nombre des récidivistes a évolué comme suit :

Nombre de récidivistes au 31/12/2005	Nombre de récidivistes au 31/12/2004	Nombre de récidivistes au 31/12/2003	Retrait de points encouru
6.738	3.439	764	à 2 reprises
1.460	518	71	à 3 reprises
370	96	8	à 4 reprises
137	36	1	à 5 reprises

Les permis de conduire étrangers

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé ou d'un jugement pendant la période du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2005, **8.022** sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, ce qui équivaut à **40,8%** du nombre total de personnes concernées.

Provenance des permis étrangers :

France :	2.302
Belgique :	2.645
Allemagne :	1.604
Portugal :	689
Italie :	130
Pays-Bas :	187
Grande-Bretagne :	79
Espagne :	31
Suède :	26
Autriche :	25
Irlande :	5
Danemark :	21
Grèce :	17
Etats-Unis D'Amérique :	41
Pologne :	38
Yougoslavie :	11
Roumanie :	3
Suisse :	20
Lituanie :	10
Russie :	2
Autres :	136
Nombre total :	8.022

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, 51.384 conducteurs et conductrices en formation complémentaire obligatoire et 25.082 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement facultatif.

En 2005, les cours de formation se sont répartis comme suit:

	2004	2005	%
Catégorie A	697	671	- 4 %
Catégorie B	5.208	4.420	- 15 %
Police	78	55	- 29 %
Armée	90	125	+ 38 %
Camions et Bus	532	406	- 24 %
Volontaires et sociétés, événements	2.586	1.904	- 26 %
Total :	9.182	7.581	- 16 %

L'insécurité routière ne se combat qu'à travers une éducation tout au long de la vie.

A ces fins, de nombreux programmes éducatifs pour des personnes de tout âge sont disponibles et dispensés par le Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg.

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 2005 dans 183 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 50 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'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports en collaboration avec le Ministère des Transports est destiné aux élèves des classes de 5^{ème} et de 3^{ème} ainsi que de 9^{ème} et de 11^{ème} de respectivement l'enseignement secondaire classique et technique, le Centre de Formation a contribué aux développements 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. A peu près 150 élèves par établissement scolaire ont assisté avec grand intérêt à cet événement, organisé 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 2005, 190 (55 en 2004) candidats ont participé à ces cours en vue de la récupération de trois points.

Des cours d'une durée de 18 heures avec audit sur route ont été organisés en 2005 pour 32 participants (4 en 2004) 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 service RBS, a développé des stages adaptés aux besoins des seniors. Pendant l'année 2005, 2 stages avec 18 participants ont été organisés (en 2004, 6 stages avec 60 participants).

1.2.4.5 La certification ISO9001

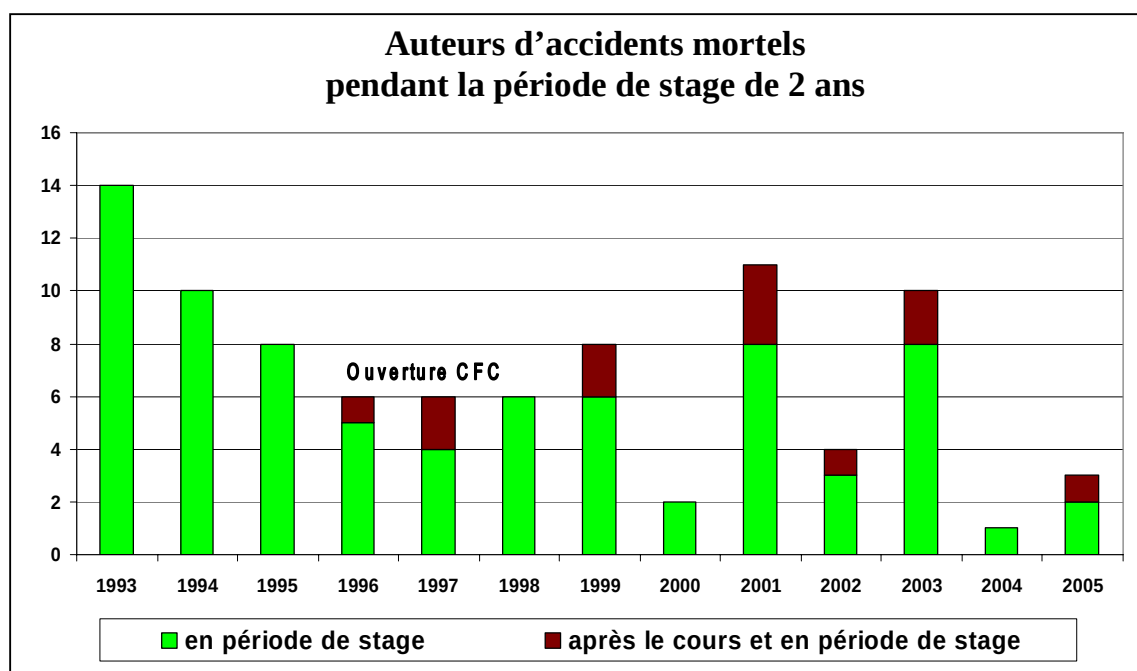
En 2003, un système de management de la qualité selon la norme ISO9001:2000 a été mis en place au sein du Centre de Formation pour Conducteurs.

L'ensemble des prestations rendues par le Centre de Formation pour Conducteurs est réalisé sous l'objectif d'améliorer la sécurité routière. La satisfaction des différents clients, en l'occurrence l'Etat, la communauté et les stagiaires, et l'amélioration constante des prestations comptent parmi les buts primordiaux d'une telle certification.

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 2005, 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

1.2.4.6 Les accidents des conducteurs novices

En 2005, 3 conducteurs novices (4 en 2002, 10 en 2003 et 1 en 2004) ont été auteur d'un accident mortel pendant la période de stage.



Depuis juin 1996, 51.384 chauffeurs novices ont participé au cours de conduite obligatoire au Centre de Formation pour Conducteurs (CFC).

Des 57 conducteurs en période de stage impliqués dans des accidents mortels depuis le début des cours en 1996, **12 conducteurs (21,0 %)** avaient participé au cours, ce qui donne **0,023 % de tous** les participants au cours. **Les 45 (79,0 %) 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.

Si entre les années 1993 et 1995, en moyenne 19 jeunes en dessous de 25 ans ont été responsables d'accidents mortels, depuis 1996 ce chiffre est descendu à 12,2 par an en moyenne avec 8 auteurs en 2002, 10 auteurs en 2003, 11 auteurs en 2004 et 11 auteurs en 2005.

Auteurs d'accidents mortels < 25 ans entre 1993 et 2005

	accidents mortels total	accidents mortels < 25 ans	%	Ø
1993-1995	204	57	27,9%	19,0
1996-2005	549	122	22,2%	12,2
2005	41	11	26,8%	11,0

1.3 L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers

1.3.1 Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

Au cours des cinq dernières années, le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg a évolué comme suit:

(situation au 31 décembre)	2001	2002	2003	2004	2005
voiture particulière	213.038	213.177	212.472	212.063	211.567
voiture commerciale	62.460	69.256	76.597	84.087	92.927
véhicule utilitaire	5.215	4.812	4.329	3.609	2.771
autobus / autocar	1.123	1.176	1.227	1.270	1.340
camionnette	16.550	17.459	18.070	18.803	19.712
camion	5.232	5.232	5.260	5.173	5.151
tracteur routier	4.522	4.262	4.599	4.450	4.725
véhicule spécial	2.043	2.132	2.236	2.295	2.372
tracteur agricole	12.276	12.600	12.950	13.499	13.849
machine agricole	1.416	1.489	1.558	1.157	1.136
autre véhicule automoteur	5.515	5.643	5.821	6.173	6.343
cyclomoteur	21.615	22.030	22.579	23.008	23.471
motocycle	11.961	12.671	13.380	13.901	14.268
tricycle	22	31	68	75	86
quadricycle	32	55	150	359	552
quadricycle léger	16	26	44	60	65
remorque (pour marchandises)	15.274	15.878	16.444	17.068	17.660
semi-remorque	3.342	3.310	3.404	3.594	3.751
autre remorque	3.468	3.500	3.553	3.520	3.520
TOTAL	385.120	394.739	404.741	414.164	425.266

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

Année	Évolution
2000	+ 3,9 %
2001	+ 2,3 %
2002	+ 2,5 %
2003	+ 2,5 %
2004	+ 2,3 %
2005	+ 2,7 %

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 2005 une croissance de 2,7 % par rapport au 31 décembre 2004.

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

En 2005, le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est élevé à 112.970 opérations.

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

Année	Opérations	Évolution
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 %
2005	112.970	+ 2,0 %

La progression en 2005 du nombre total des opérations d'immatriculation (+ 2,0 %) est essentiellement une conséquence de la hausse particulièrement importante du taux de véhicules importés, qui a été de 21,5 % pour les véhicules neufs importés et de 7,2 % pour les véhicules d'occasion importés.

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

	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
<i>Nombre total d'opérations</i>	106.861	110.775	112.970
<u>Opérations selon le site</u>			
Centre (Sandweiler)	67.944	71.111	72.060
Sud (Esch)	29.245	29.338	30.077
Nord (Wilwerwiltz)	9.672	10.326	10.833
	63,5 %	64,2 %	63,8 %
	27,4 %	26,5 %	26,6 %
	9,1 %	9,3 %	9,6 %
<u>Opérations selon le type</u>			
Nouvelles immatriculations	45.743	48.927	48.259
Importations (véh. neufs)	7.091	7.672	9.318
Changement de propriétaire	43.080	42.919	43.331
Importations (véh. d'occasion)	10.947	11.257	12.062
	42,9 %	44,2 %	42,7 %
	6,6 %	6,9 %	8,2 %
	40,3 %	38,7 %	38,4 %
	10,2 %	10,2 %	10,7 %

Nonobstant la hausse en 2005 de 2,0 % du nombre total des opérations d'immatriculation, la SNCT a pu sans problème 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, les garages et distributeurs automobiles ont depuis le début de l'année 2005 la possibilité de fixer leurs rendez-vous pour le service "Immatriculation" également par le biais de l'Internet, via le programme de réservation automatique des rendez-vous "GRV".

1.3.3 Le contrôle technique

En 2005, le nombre total de contrôles techniques "toutes catégories" (hormis les contrôles routiers, dont il est question à part au chapitre suivant) s'est élevé à 365.132 contrôles, dont 47.492 contrôles complémentaires à la suite de rejets préalables en raison de défauts ou de non-conformités techniques majeures.

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

Année	Contrôles (Total)	Évolution	Contr. complémentaires	Taux de rejet
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 %
2005	365.132	- 1,11 %	47.492	15,0 %

Même si l'année 2005 s'est caractérisée par une évolution positive pour chacun des trois types d'opérations pris individuellement (avec des taux de croissance respectifs de 1,7 % pour le marché des véhicules neufs, de 2,2 % pour le marché des véhicules d'occasion et de 0,9 % pour le parc des véhicules ayant dû être soumis à un contrôle technique périodique) et même si en outre le taux des véhicules rejetés a connu une hausse plus importante que d'habitude de 2,3 % (en passant de 12,7 à 15,0 %), le nombre total des contrôles techniques a quand-même connu une évolution à la baisse de 1,11 % resp. de 4.099 unités.

Cette situation, à première vue paradoxale, trouve toutefois une explication dans le fait que le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004, ayant modifié le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers, a changé certaines règles traditionnelles du contrôle technique. Ledit règlement a tout particulièrement introduit l'option pour le nouveau propriétaire d'un véhicule d'occasion ayant été immatriculé auparavant au Luxembourg de pouvoir renoncer de façon délibérée au contrôle technique de ce véhicule lorsque celui-ci est transcrit à son nom, à condition que le véhicule visé soit encore couvert par un certificat technique luxembourgeois délivré à son propriétaire antérieur et toujours en cours de validité.

Vu que sur les 43.331 véhicules d'occasion pour lesquels un dossier de transcription a été présenté en 2005 seulement 27.913 véhicules (soit 64,4 %) ont effectivement été soumis au contrôle technique, le nombre total des contrôles techniques en 2005 a accusé une 'perte' conséquente de 15.418 unités. Sans le phénomène exceptionnel décrit ci-avant, le nombre des contrôles techniques effectués en 2005 aurait connu une hausse de 11.319 unités, soit de 3,07 %.

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

	<u>2003</u>		<u>2004</u>		<u>2005</u>	
Nombre total de contrôles	359.654		369.231		365.132	
<i>Contrôles suivant le site</i>						
Centre (Sandweiler)	185.884	51,7 %	189.160	51,1 %	181.772	49,8 %
Sud (Esch)	117.564	32,7 %	118.886	32,2 %	114.949	31,5 %
Nord (Wilwerwiltz)	39.748	11,0 %	41.215	11,2 %	40.932	11,2 %
Contrôle externe (véh. légers)	7.380	2,1 %	10.166	2,8 %	17.241	4,7 %
Contrôle externe (véh. lourds)	9.078	2,5 %	9.804	2,7 %	10.238	2,8 %

	<u>2003</u>		<u>2004</u>		<u>2005</u>	
Nombre total de contrôles	359.654		369.231		365.132	
<u>Contrôles svt le type d'opération</u>						
Nouvelles immatriculations	53.488	14,9 %	57.876	15,8 %	58.608	16,1 %
Changement de propriétaire	49.555	13,8 %	44.478	12,0 %	34.430	9,4 %
Importations (véh. d'occasion)	13.429	3,7 %	14.145	3,8 %	15.117	4,1 %
Contrôles périodiques	243.182	67,6 %	252.732	68,4 %	256.977	70,4 %
Taux de rejet (TR) global	13,8 %		12,7 %		15,0 %	
TR - nouvelles immatriculations	2,9 %		2,7 %		1,8 %	
TR – changement de propriétaire	20,0 %		21,9 %		23,3 %	
TR – importations (véh. d'occasion)	26,9 %		29,9 %		29,6 %	
TR - contrôles périodiques	14,6 %		15,6 %		16,5 %	

Alors que le taux de rejet global était resté assez stable pendant les 5 dernières années, avec en général une fluctuation autour de 13 %, ce taux a connu en 2005 une **progression assez importante** pour atteindre 15 %. Pour l'instant, les raisons de cette hausse inhabituelle restent inconnues et il faudra attendre au moins les résultats du premier semestre de l'année 2006 pour éventuellement pouvoir se prononcer d'une façon plus précise sur la tendance constatée. En effet, ce ne sera que si les résultats de 2005 vont être confirmés par ceux de 2006 qu'il y aura utilité à analyser la situation plus en détail aux fins de trouver éventuellement des raisons pour l'évolution en présence.

Le taux de rejet peu important et en outre sensiblement décroissant par rapport aux années antérieures pour les véhicules nouvellement immatriculés (1,8 %) confirme le bien-fondé de la nouvelle réglementation entrée en vigueur le 1^{er} août 2004, en ce que pour les véhicules neufs un contrôle de conformité, d'une envergure réduite, s'est substitué au contrôle technique complet antérieur qui, dans le cas d'espèce visé, avait depuis un certain temps déjà apparu comme disproportionné d'un point de vue coût/efficacité.

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

Élément technique	Véhicules légers	Véhicules lourds
Système de freinage	30 %	35 %
Éclairage / Signalisation	7 %	12 %
Direction / Suspension	8 %	10 %
Pneumatiques / Jantes	24 %	25 %
Châssis / Carrosserie	6 %	3 %
Moteur (émissions, bruit)	20 %	6 %
Tachygraphe	-----	4 %
Autres	5 %	5 %

Depuis des années on constate que la distribution des défauts graves ne varie que faiblement d'une année à l'autre, dans des limites de l'ordre de 1 %.

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		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Centre (Sandweiler)	34,5	35,1	34,1	10,9	10,7	11,2
Sud (Esch)	33,5	32,5	30,1	13,6	13,4	13,6
Nord (Wilwerwiltz)	32,6	33,7	32,9	8,5	9,8	11,6
Contrôle externe	39,2	38,9	41,4	11,0	11,5	10,6
TOTAL	34,0	34,2	32,9	11,4	11,6	11,7

En analysant ou en comparant les taux de productivité aux différents centres de contrôle, il faut relever que ces taux ne sont pas 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 dernier paramètre est essentiellement régi par la clientèle et il reste pour une grande partie hors du contrôle de la SNCT et de ses inspecteurs. En 2005, c'est notamment la réduction de 1,1 % du nombre total des contrôles (dont les raisons ont été expliquées en détail ci-avant) qui a manifestement joué en défaveur du taux de productivité du contrôle des véhicules légers, ceci sans que pour autant la discipline et l'ardeur de travail des inspecteurs aient été moindres en 2005 qu'en 2004.

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 avant 2002 ont toujours été marquées par un taux anormalement élevé à la station "Nord", tout particulièrement pour les véhicules légers. Cette disparité a toutefois disparu depuis 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, dans des ateliers d'entreprises, sont des véhicules neufs, pour lesquels le contrôle par unité – limité en outre à un contrôle de conformité d'une envergure nettement réduite - requiert évidemment moins de temps que le contrôle d'un véhicule ayant déjà un certain âge.

1.3.4. Le contrôle technique routier

En 2005, le service 'Contrôle' de l'Administration des Douanes et Accises a organisé, ensemble et en étroite coopération et concertation avec la SNCT, 27 contrôles techniques routiers, répartis géographiquement sur l'ensemble du réseau routier grand-ducal.

N°	Lieu	Date	Véhicules contrôlés	Véhicules conformes	Non-conf. mineure	Non-conf. majeure	LUX	Autres pays
1	Gasperich	26/04/2005	21	11	6	4	2	2
2	Bettembourg	11/05/2005	11	0	8	3	2	1
3	Feulen	12/05/2005	12	1	11	0	0	0
4	Wincrange	02/06/2005	12	4	5	3	0	3
5	Mertert	06/06/2005	23	9	10	4	0	4
6	Lamadelaine	08/06/2005	4	1	2	1	1	0
7	Rodange	10/06/2005	22	1	11	10	0	10
8	Wincrange	14/06/2005	17	5	9	3	1	2
9	Kehlen	16/06/2005	9	1	3	5	4	1
10	Heiderscheidergrund	16/06/2005	8	2	4	2	0	2
11	Mertert	27/06/2005	8	3	3	2	0	2
12	Lamadelaine	27/06/2005	8	2	3	3	3	0
13	Colmar-Berg	29/06/2005	19	5	6	8	2	6
14	Howald	01/07/2005	10	0	4	6	5	1
15	Dudelange	05/07/2005	22	5	10	7	3	4
165	Sandweiler	31/07/2005	13	3	5	5	0	5
17	Lamadelaine	02/08/2005	19	3	8	8	1	7
18	Sandweiler	07/09/2005	4	0	0	4	4	0
19	Mertert	13/09/2005	21	6	9	6	3	3
20	Roost	28/09/2005	11	3	3	5	1	4
21	Centre Douanier Lux	29/09/2005	17	2	7	8	1	7
22	Mertert	06/10/2005	14	5	5	4	1	3
23	Feulen	12/10/2005	5	2	1	2	0	2
24	Grevenmacher	13/10/2005	16	3	9	4	0	4
25	Gasperich	20/10/2005	15	6	9	0	0	0
26	Grundhof	24/10/2005	14	7	6	1	1	0
27	Rodange/Roost	27/10/2005	15	4	4	7	3	4
TOTAL			370	94	161	115	38	77

Il est fort surprenant sinon effrayant de constater que sur les 370 véhicules (lourds) contrôlés sur route, seuls 94 véhicules (soit 25,4 %) ont été entièrement conformes aux exigences techniques réglementaires, alors que 115 véhicules (soit 31,1 %) ont présenté des déficiences ou des non-conformités majeures qui, lors d'un contrôle technique 'classique', auraient engendré le rejet des véhicules en question. A noter que pour les contrôles techniques périodiques 'annoncés', le taux de rejet pour les différents types de véhicules lourds se situe en général aux alentours des 20 % et ne dépasse que très rarement les 23 %.

Les résultats bruts relatifs aux contrôles effectués sur les véhicules lourds circulant sur les routes luxembourgeoises ne sont dès lors guère rassurants, bien au contraire. Ils ne font par ailleurs que cimenter la nécessité impérieuse et le bien-fondé, d'une part, des contrôles techniques routiers eux-mêmes et, d'autre part, de l'existence et de l'application de sanctions suffisamment dissuasives pour prévenir que la 'libre circulation' des véhicules à travers toute l'Union européenne ne devienne un risque impondérable pour la sécurité routière des personnes se déplaçant sur les axes routiers communautaires.

1.3.5 Divers

Tout en respectant leur politique traditionnelle, les responsables de la SNCT ont maintenu également en 2005 leur dialogue avec les organismes et groupements professionnels directement concernés par ses activités: la FEGARLUX, l'ADAL, le Groupement des Transporteurs au sein de la Confédération luxembourgeoise du Commerce (CLC), la Fédération des exploitants d'autobus et d'autocars (FLEAA), la Fédération des sociétés de leasing et de location de véhicules (FLLV), l'Automobile Club, l'ACA, la 'Letzebuurger Oldtimer Fédération' (LOF), 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.

État comparatif 2005 - 2004 - 2003

Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg

CATEGORIE		Total en circulation 31/12/2005	VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
			ventes au Luxembourg			importations			ventes au Luxembourg			importations		
			2005	2004	2003	2005	2004	2003	2005	2004	2003	2005	2004	2003
05	Voiture particulière	211 567	24 024	25 599	24 312	4066	3 213	3 186	27568	27 726	28 485	6822	6 456	6 360
06	Voiture commerciale	92 927	17 799	17 060	14 285	2628	2 362	1 837	8952	8 020	7 718	2772	2 238	2 045
07	Véhicule utilitaire	2 771	0	31	141	0	8	10	32	310	497	0	58	99
	Sous-Total	307 265	41 823	42 690	38 738	6694	5 583	5 033	36552	36 056	36 700	9594	8 752	8 504
09	Autobus - Autocar	1 340	72	58	59	86	68	76	88	78	37	17	27	17
11	Camionnette	19 712	2 600	2 249	2 863	294	253	258	1977	1 661	1 820	582	613	537
12	Camion	5 151	297	235	262	164	99	109	303	287	290	138	168	157
21	Tracteur routier	4 725	421	322	408	453	281	323	162	193	196	328	366	403
29	Véhicule spécial	2 372	135	160	168	83	70	95	172	171	145	204	155	172
31	Tracteur agricole	13 849	177	194	234	18	19	19	723	1 084	521	181	204	169
32	Machine agricole	1 136	21	55	79	4	5	3	44	47	25	6	10	10
39	Autre véhicule automoteur	6 343	248	228	215	63	44	35	172	146	121	67	79	85
	Sous-Total	54 628	3 971	3 501	4 288	1165	839	918	3641	3 667	3 155	1523	1 622	1 550
	Sous-Total (indicateur "D" du STATEC)	361 893	45 794	46 191	43 026	7859	6 422	5 951	40193	39 723	39 855	11117	10 374	10 054
01	Cyclomoteur	23 471	457	473	577	71	79	53	566	541	521	94	66	65
02	Motocycle	14 268	875	991	1 111	390	363	326	1530	1 605	1 734	447	425	476
51	Tricycle	86	2	3	2	6	4	2	9	4	3	6	7	9
52	Quadricycle	552	139	200	74	73	28	10	76	49	19	6	3	6
53	Quadricycle léger	65	4	11	10	1	1	2	9	10	8	5	7	8
	Sous-Total	38 442	1 477	1 678	1 774	541	475	393	2190	2 209	2 285	558	508	564
41	Remorque (marchandises)	17 660	803	869	793	481	402	343	666	671	625	135	136	146
42	Semi-remorque	3 751	81	83	55	342	247	293	160	181	120	119	143	86
59	Autre remorque	3 520	104	106	95	95	126	111	122	135	195	133	96	97
	Sous-Total	24 931	988	1 058	943	918	775	747	948	987	940	387	375	329
	TOTAL	425 266	48 259	48 927	45 743	9318	7 672	7 091	43331	42 919	43 080	12062	11 257	10 947

CONTRÔLES TECHNIQUES

		Véh. neufs LUX			Véh. neufs importés			Occasions LUX			Occasions importées			Contrôles périodiques			TOTAL	
Catégorie de véhicule		présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés
01	Cyclomoteur	461	<<<<	<<<<	71	<<<<	<<<<	566	<<<<	<<<<	94	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	1 192	<<<<
02	Motocycle	891	13	1,5	388	23	5,9	1 108	139	12,5	441	91	20,6	8 094	564	7,0	10 922	830
51	Tricycle / Quadricycle	141	12	8,5	75	11	14,7	27	7	25,9	11	9	81,8	66	19	28,8	320	58
05	Voiture à personnes	24 611	159	0,6	4 036	62	1,5	17 890	4 534	25,3	6 814	2 187	32,1	115 663	19 816	17,1	169 014	26 758
06	Voiture commerciale	17 935	153	0,9	2 660	99	3,7	6 056	1 074	17,7	2 790	597	21,4	37 425	5 814	15,5	66 866	7 737
07	Véhicule utilitaire	0	0	0,0	0	0	0,0	14	5	35,7	0	0	0,0	2 691	614	22,8	2 705	619
09	Autobus - Autocar	72	5	6,9	87	15	17,2	70	11	15,7	20	7	35,0	2 458	298	12,1	2 707	336
11	Camionnette	2 624	98	3,7	294	37	12,6	1 485	479	32,3	595	216	36,3	15 268	3 245	21,3	20 266	4 075
12	Camion	324	56	17,3	172	34	19,8	244	72	29,5	151	100	66,2	9 407	2 042	21,7	10 298	2 304
21	Tracteur de semi-remorque	469	24	5,1	442	35	7,9	155	31	20,0	336	53	15,8	8 181	1 206	14,7	9 583	1 349
29	Véhicule spécial	145	20	13,8	82	14	17,1	109	35	32,1	109	56	51,4	1 767	231	13,1	2 212	356
31	Tracteur agricole	119	3	2,5	9	2	22,2	42	12	28,6	25	6	24,0	586	69	11,8	781	92
		58	<<<<	<<<<	9	<<<<	<<<<	681	<<<<	<<<<	156	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	904	<<<<
32	Machine agricole	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
		21	<<<<	<<<<	4	<<<<	<<<<	44	<<<<	<<<<	6	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	75	<<<<
39	Autre véhicule automoteur	32	4	12,5	12	5	41,7	18	3	16,7	15	6	40,0	362	78	21,5	439	96
		216	<<<<	<<<<	51	<<<<	<<<<	154	<<<<	<<<<	52	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	473	<<<<
41	Remorque [mma < 750 kg]	504	36	7,1	167	18	10,8	283	27	9,5	46	6	13,0	4 981	274	5,5	5 981	361
	Remorque [750< mma < 3.500 kg]	286	14	4,9	181	13	7,2	149	33	22,1	68	28	41,2	3 485	470	13,5	4 169	558
	Remorque [mma > 3.500 kg]	21	1	4,8	146	10	6,8	34	5	14,7	33	19	57,6	2 040	400	19,6	2 274	435
42	Semi-remorque	95	10	10,5	381	40	10,5	149	36	24,2	127	41	32,3	6 801	1 211	17,8	7 553	1 338
59	Autre (semi-) remorque	66	18	27,3	78	19	24,4	80	14	17,5	85	27	31,8	1 241	112	9,0	1 550	190
		38	<<<<	<<<<	17	<<<<	<<<<	42	<<<<	<<<<	48	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	<<<<	145	<<<<
	2005	48 335	626	1,3	9 210	437	4,7	27 913	6 517	23,3	11 666	3 449	29,6	220 516	36 463	16,5	317 640	47 492
	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

Évolution 2004 - 2005

-1,4%**CONTRÔLES TECHNIQUES**

<u>CONTRÔLES TECHNIQUES</u>		Véh. neufs LUX		Véh. neufs importés		Occasions LUX		Occasions importées		Contr. périodiques		TOTAL	Évol.
2005	48 335	-0,9%	9 210	22,9%	27 913	-23,5%	11 666	7,1%	220 516	0,9%	97 124	-6,3%	
2004	48 797	8,4%	7 493	7,3%	36 475	-11,7%	10 891	2,9%	218 622	3,0%	103 656	-0,2%	
2003	45 013	-1,1%	6 983	8,8%	41 301	-1,2%	10 581	0,9%	212 203	2,9%	103 878	-0,3%	
2002	45 491		6 416		41 787	-1,8%	10 482	-6,1%	206 272	4,7%	104 176	93,9%	
2001					42 567		11 161		196 956		53 728		

IMMATRICULATIONS

	Véh. neufs LUX		Véh. neufs importés		Occasions LUX		Occasions importées		TOTAL	Évol.
2005	48 259	-1,4%	9 318	21,5%	43 331	1,0%	12 062	7,2%	112 970	2,0%
2004	48 927	7,0%	7 672	8,2%	42 919	-0,4%	11 257	2,8%	110 775	3,7%
2003	45 743	-0,6%	7 091	8,3%	43 080	-0,9%	10 947	2,1%	106 861	0,1%
2002	46 006	2,3%	6 549	-5,7%	43 482	-1,7%	10 724	-5,4%	106 761	-0,7%
2001	44 992	1,5%	6 944	11,0%	44 246	-1,2%	11 331	-0,1%	107 513	0,7%
2000	44 329		6 254		44 793		11 345		106 721	

MARCHÉS GLOBAUX

	Véhicules neufs		Véhicules - occasion		TOTAL	Évol.
2005	57 577	1,7%	55 393	2,2%	112 970	2,0%
2004	56 599	7,1%	54 176	0,3%	110 775	3,7%
2003	52 834	0,5%	54 027	-0,3%	106 861	0,1%
2002	52 555	1,2%	54 206	-2,5%	106 761	-0,7%
2001	51 936	2,7%	55 577	-1,0%	107 513	0,7%
2000	50 583		56 138		106 721	

PRODUCTIVITÉ "Contrôle Technique" (Véhicules légers)

2005	Jours de travail				Véhicules contrôlés					Agents x Jours					Contrôles / jour					Contrôles / agent / jour				
Mois	C	S	N	E	C	S	N	E	Total	C	S	N	E	Total	C	S	N	E	Total	C	S	N	E	Total
JAN	21,0	21,0	21,0	13,7	13 333	8 337	2 930	988	25 588	423	305	95	27	850	635	397	140	72	1 243	31,5	27,3	31,0	36,0	30,1
FÉV	19,0	19,0	19,0	19,9	12 512	7 704	2 784	1 636	24 636	381	259	86	40	765	659	405	147	82	1 293	32,8	29,7	32,6	41,2	32,2
MARS	22,0	22,0	22,0	29,2	15 152	9 271	3 400	2 517	30 340	439	308	99	58	904	689	421	155	86	1 351	34,5	30,1	34,3	43,1	33,5
AVR	21,0	21,0	21,0	21,2	15 136	9 071	3 395	1 797	29 399	422	289	95	42	848	721	432	162	85	1 399	35,9	31,4	35,9	42,4	34,7
MAI	19,0	19,0	19,0	18,7	13 988	8 093	2 955	1 505	26 541	381	266	86	37	770	736	426	156	80	1 398	36,7	30,4	34,6	40,2	34,5
JUIN	21,0	21,0	21,0	20,1	14 278	8 127	3 060	1 528	26 993	411	293	95	40	839	680	387	146	76	1 288	34,7	27,7	32,4	37,9	32,2
JUIL	21,0	21,0	21,0	15,7	14 900	8 939	3 088	1 337	28 264	403	273	95	31	802	710	426	147	85	1 367	37,0	32,7	32,7	42,6	35,2
AOU	22,0	22,0	22,0	12,0	13 990	8 875	3 291	1 000	27 156	424	287	99	24	834	636	403	150	83	1 272	33,0	30,9	33,2	41,7	32,6
SEP	21,0	21,0	21,0	16,4	14 781	9 230	3 285	1 487	28 783	408	283	95	33	818	704	440	156	91	1 390	36,2	32,6	34,8	45,3	35,2
OCT	20,0	20,0	20,0	18,1	14 576	9 131	3 270	1 509	28 486	416	293	90	36	835	729	457	164	84	1 432	35,0	31,2	36,3	41,8	34,1
NOV	20,0	20,0	20,0	15,5	13 284	8 105	2 765	1 350	25 504	409	276	90	31	806	664	405	138	87	1 295	32,5	29,4	30,7	43,5	31,6
DEC	21,0	21,0	21,0	17,5	12 211	6 752	2 458	1 379	22 800	420	243	95	35	793	581	322	117	79	1 099	29,1	27,8	26,0	39,4	28,8
2005	248,0	248,0	248,0	218,1	168 141	101 635	36 681	18 033	324 490	4 937	3 375	1 116	436	9 864	678	410	148	83	1 318	34,1	30,1	32,9	41,4	32,9
2004	252,0	247,5	247,5	127,8	175 896	106 109	37 568	9 968	329 541	5 009	3 265	1 114	256	9 644	698	429	152	78	1 357	35,1	32,5	33,7	38,9	34,2
2003	252,0	249,0	249,0	99,0	172 500	105 091	36 574	7 768	321 933	5 000	3 138	1 121	198	9 457	685	422	147	78	1 332	34,5	33,5	32,6	39,2	34,0
2002	247,0	245,5	221,0		170 021	100 717	32 942	6 791	310 471	5 072	2 792	958		8 822	688	410	149		1 248	33,5	36,1	34,4		35,2
2001	249,0	247,0	181,0		169 040	97 249	29 769	5 286	301 344	5 018	2 730	726		8 474	679	394	164		1 237	33,7	35,6	41,0		35,6
2000	248,0	245,0	171,0		165 867	98 684	30 706	5 259	300 516	4 751	2 780	785		8 316	669	403	180		1 251	34,9	35,5	39,1		36,1
1999	250,0	246,5	173,0		165 180	99 901	30 993	855	296 929	4 408	2 925	744		8 077	661	405	179		1 245	37,5	34,2	41,7		36,8
1998	249,0	244,5	175,5		159 971	99 066	30 757	273	290 067	4 146	2 908	745		7 799	642	405	175		1 223	38,6	34,1	41,3		37,2
1997	250,0	245,5	173,5		151 444	97 229	29 912	208	278 793	4 107	2 830	723		7 660	606	396	172		1 174	36,9	34,4	41,4		36,4
1996	249,0	246,5	173,0		146 579	94 535	29 003	174	270 291	4 117	2 774	692		7 583	589	384	168		1 140	35,6	34,1	41,9		35,6
1995	246,5	243,5	171,5		142 566	89 012	27 995	169	259 742	3 902	2 496	686		7 084	578	366	163		1 107	36,5	35,7	40,8		36,7

PRODUCTIVITÉ "Contrôle Technique" (Véhicules lourds)

2005	Jours de travail				Véhicules contrôlés					Agents x Jours					Contrôles / jour					Contrôles / agent / jour				
Mois	C	S	N	E	C	S	N	E	Total	C	S	N	E	Total	C	S	N	E	Total	C	S	N	E	Total
JAN	21,0	21,0	21,0	35,8	1 205	1 132	400	788	3 525	104	84	32	72	291	57	54	19	22	152	11,6	13,5	12,7	11,0	12,1
FÉV	19,0	19,0	19,0	33,1	1 076	985	381	720	3 162	95	73	29	66	263	57	52	20	22	150	11,3	13,5	13,4	10,9	12,0
MARS	22,0	22,0	22,0	38,6	1 243	1 168	443	812	3 666	108	93	33	77	311	57	53	20	21	151	11,5	12,6	13,4	10,5	11,8
AVR	21,0	21,0	21,0	38,9	1 274	1 218	384	835	3 711	105	94	32	78	308	61	58	18	21	158	12,1	13,0	12,2	10,7	12,0
MAI	19,0	19,0	19,0	34,0	1 064	1 087	283	718	3 152	92	79	29	68	268	56	57	15	21	149	11,6	13,8	9,9	10,6	11,8
JUIN	21,0	21,0	21,0	35,8	1 108	1 016	301	799	3 224	102	81	32	72	286	53	48	14	22	138	10,9	12,5	9,6	11,2	11,3
JUIL	21,0	21,0	21,0	39,7	1 022	1 160	360	774	3 316	101	69	32	79	281	49	55	17	19	141	10,1	16,8	11,4	9,7	11,8
AOU	22,0	22,0	22,0	39,9	1 012	1 111	344	787	3 254	103	76	33	80	292	46	51	16	20	132	9,8	14,6	10,4	9,9	11,1
SEP	21,0	21,0	21,0	40,6	1 114	1 105	365	814	3 398	98	77	32	81	288	53	53	17	20	143	11,4	14,4	11,6	10,0	11,8
OCT	20,0	20,0	20,0	40,2	1 155	1 279	367	900	3 701	104	85	30	80	299	58	64	18	22	162	11,1	15,0	12,2	11,2	12,4
NOV	20,0	20,0	20,0	38,0	1 139	1 105	288	792	3 324	102	88	30	76	296	57	55	14	21	147	11,2	12,6	9,6	10,4	11,2
DEC	21,0	17,0	17,0	38,8	1 205	947	337	837	3 326	104	81	26	78	288	57	56	20	22	154	11,6	11,7	13,2	10,8	11,5
2005	248,0	244,0	244,0	453,4	13 617	13 313	4 253	9 576	40 759	1 218	980	366	907	3 471	55	55	17	21	148	11,2	13,6	11,6	10,6	11,7
2004	252,0	247,5	247,5	440,1	13 216	12 778	3 648	10 086	39 728	1 231	952	371	880	3 434	52	52	15	23	142	10,7	13,4	9,8	11,5	11,6
2003	252,0	249,0	249,0	422,4	13 363	12 466	3 165	9 279	38 273	1 228	920	374	845	3 367	53	50	13	22	138	10,9	13,6	8,5	11,0	11,4
2002	247,0	245,5	168,0	464,0	14 096	12 294	2 533	7 964	36 887	1 239	903	312	929	3 383	57	50	15	17	139	11,4	13,6	8,1	8,6	10,9
2001	249,0	247,0	66,0	383,6	16 029	12 054	2 250	6 971	37 304	1 210	838	264	767	3 079	64	49	34	18	165	13,2	14,4	8,5	9,1	12,1
2000	248,0	245,0	74,0	326,2	16 068	10 948	2 227	5 917	35 160	1 228	837	296	652	3 013	65	45	30	18	158	13,1	13,1	7,5	9,1	11,7
1999	250,0	246,5	74,0	265,0	15 529	9 584	2 047	4 712	31 872	1 207	662	296	528	2 693	62	39	28	18	146	12,9	14,5	6,9	8,9	11,8
1998	249,0	244,5	73,5	241,6	14 670	8 668	2 128	3 892	29 358	1 232	692	294	485	2 703	59	35	29	16	139	11,9	12,5	7,2	8,0	10,9
1997	250,0	245,5	73,0	220,9	14 408	7 734	2 131	3 798	28 071	1 226	610	292	442	2 570	58	32	29	17	136	11,8	12,7	7,3	8,6	10,9
1996	249,0	246,5	73,5	226,9	13 933	7 193	2 218	3 772	27 116	1 206	574	294	454	2 528	56	29	30	17	132	11,6	12,5	7,5	8,3	10,7
1995	246,5	243,5	72,0	214,6	14 238	6 418	2 287	3 570	26 513	1 232	724	288	428	2 672	58	26	32	17	133	11,6	8,9	7,9	8,3	9,9

1.4 Les homologations automobiles et la certification

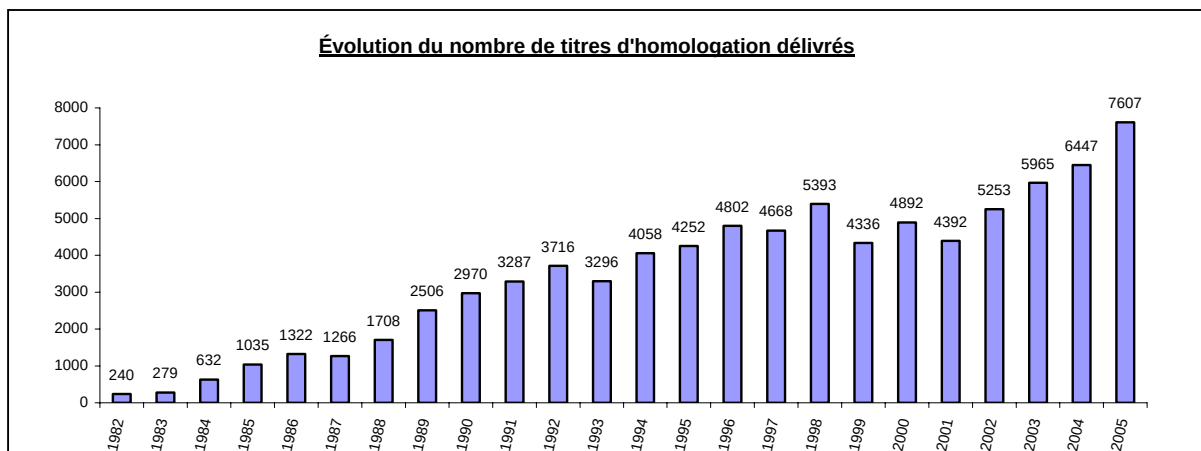
En matière de certification, les activités de la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) se passent sur deux plans, à savoir celui de la certification automobile (désignée en général et ci-après par '**homologation**') ainsi que celui de la certification de produits et de systèmes dans tous les domaines non liés à l'automobile (désignée ci-après par '**certification générale**').

A la fin de l'exercice 2005, la SNCH comptait un effectif à titre permanent de **17 employés**, dont 12,5 unités pour compte de l'homologation et 4,5 unités pour compte de la certification générale.

1.4.1 Département « Homologation »

Avec un total de 7.607 titres d'homologation délivrés, l'année 2005 s'est caractérisée par une hausse de l'ordre de 18,0 % par rapport à l'exercice 2004, où le nombre total des réceptions a été de 6.447, contre 5.965 en 2003, 5.253 en 2002 et 4.392 en 2001.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2005, 56,1 % ont été des homologations de base, 38,7 % des dossiers d'extension et 5,2 % des dossiers de révision d'homologations de base délivrées au cours des années antérieures. A relever qu'un taux important de certificats de base nouvellement délivrés est la meilleure garantie pour la pérennité de l'activité de la SNCH en matière de l'homologation, alors que les constructeurs automobiles sont tenus par les dispositions réglementaires internationales de maintenir le dossier d'homologation d'un type de véhicule (avec toutes ses extensions et révisions) pendant tout le cycle de vie du véhicule en question auprès de l'autorité qui en a délivré le certificat initial.



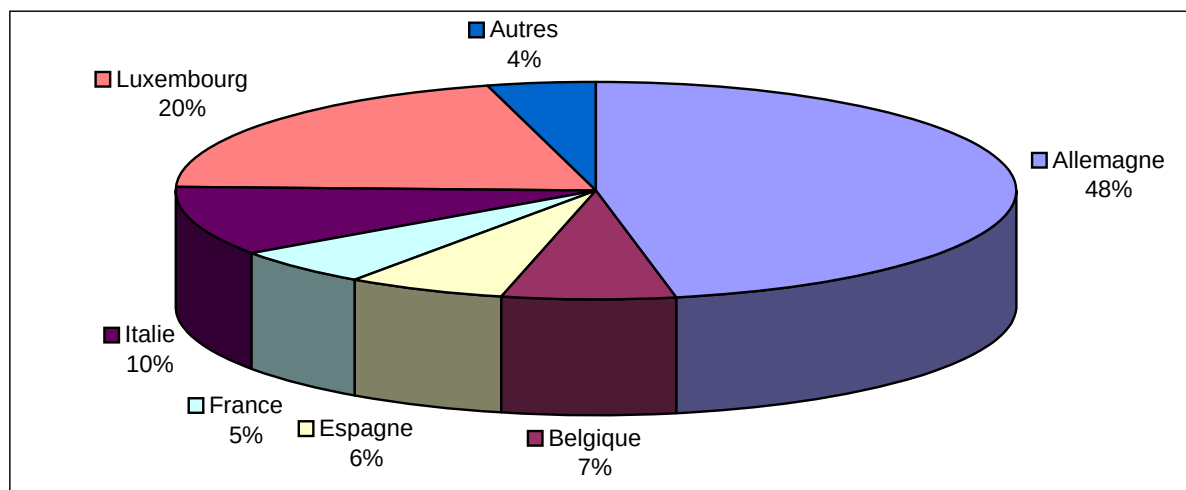
Comme le montre le graphique, le volume des titres d'homologation a passé de 240 en 1982 à 7.607 en 2005, soit une croissance totale de presque 3.200 % (!) en 24 ans, respectivement une progression moyenne de l'ordre de 258 titres resp. 132 % par année.

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.

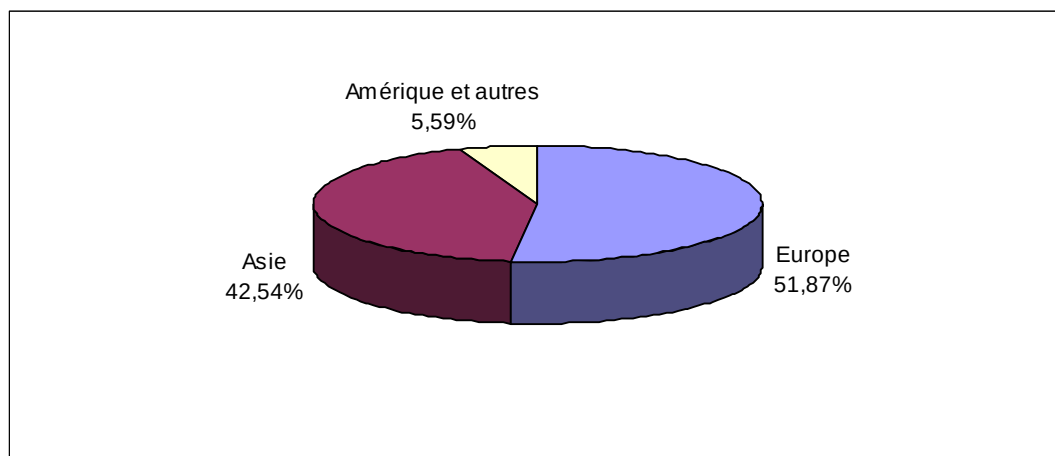
Les 7.607 titres délivrés en 2005 se sont répartis à raison de 51,9 % (= 3.946 unités) sur des constructeurs européens, de 42,5 % (= 3.236 unités) sur des constructeurs d'Asie, de 5,2 % (= 397 unités) sur des constructeurs américains et de 0,4 % (= 28 unités) sur des constructeurs de pays divers des continents africains et australiens, comme suit:

Continent	Pays	Total par pays	%	
Europe	Allemagne	1.850		
	Autriche	6		
	Belgique	267		
	Bulgarie	0		
	Danemark	0		
	Espagne	242		
	Finlande	1		
	France	215		
	Grande-Bretagne	34		
	Grèce	0		
	Hongrie	0		
	Irlande	1		
	Italie	404		
	Lettonie	1		
	Luxembourg	803		
	Norvège	0		
	Pays-Bas	20		
	Pologne	3		
	Portugal	2		
	Russie	41		
	Suède	2		
	Suisse	18		
	République tchèque	7		
	Turquie	29		
Total – EUROPE		3.946	51,87 %	
Asie	Chine (République populaire)	546		
	Chine (Taiwan)	869		
	Corée du Sud	303		
	Hongkong	108		
	Inde	0		
	Japon	1.341		
	Malaisie	39		
	Thaïlande	8		
	Philippines	22		
Total – ASIE		3.236	42,54 %	
Amérique	États-Unis	391		
	Canada	3		
	Brésil	3		
Total – AMÉRIQUE		397	5,22 %	
Total - AUTRES		Afrique-Sud / Nouv.-Zélande	28	0,37 %
TOTAL 2005		7.607		
Total 2004		6.447		

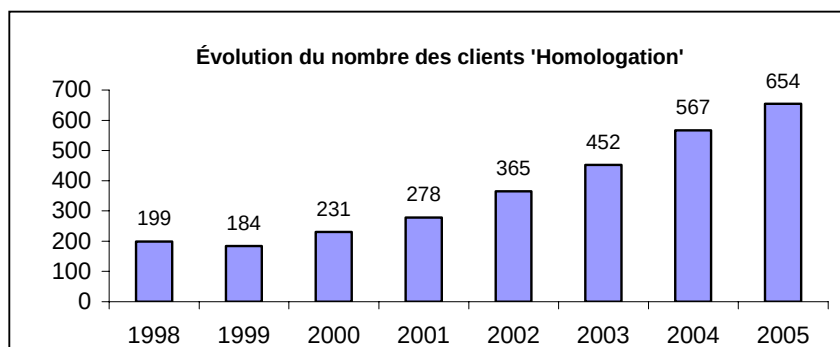
Répartition des titres d'homologation en Europe



Répartition des titres d'homologation au niveau mondial



En 2005, le nombre des constructeurs-clients a encore sensiblement augmenté, en passant à 654, après avoir été de 567 en 2004, et après avoir évolué au cours des dernières années comme suit:

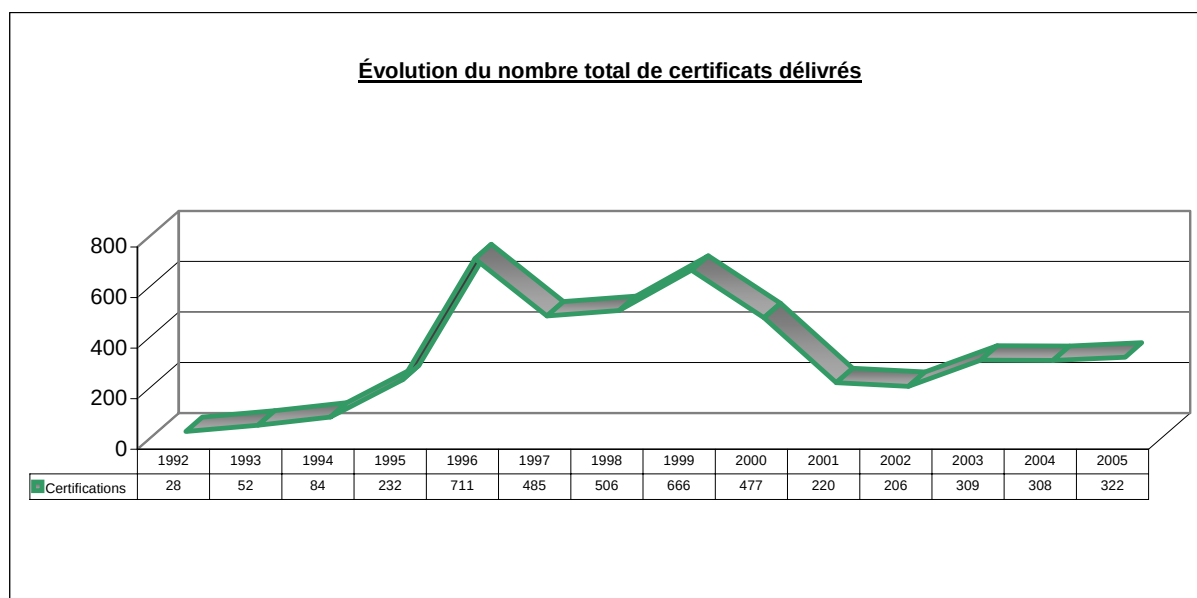


Quant aux perspectives d'avenir du "marché" de l'homologation, une compétition accrue entre les différents services d'homologation nationaux, l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale comme suite notamment aux fusions continues entre les grands constructeurs automobiles et non en dernier lieu l'adhésion de la Communauté Européenne aux accords de 1958 et de 1998 de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (UN-ECE) continuent à être des facteurs à la base 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.

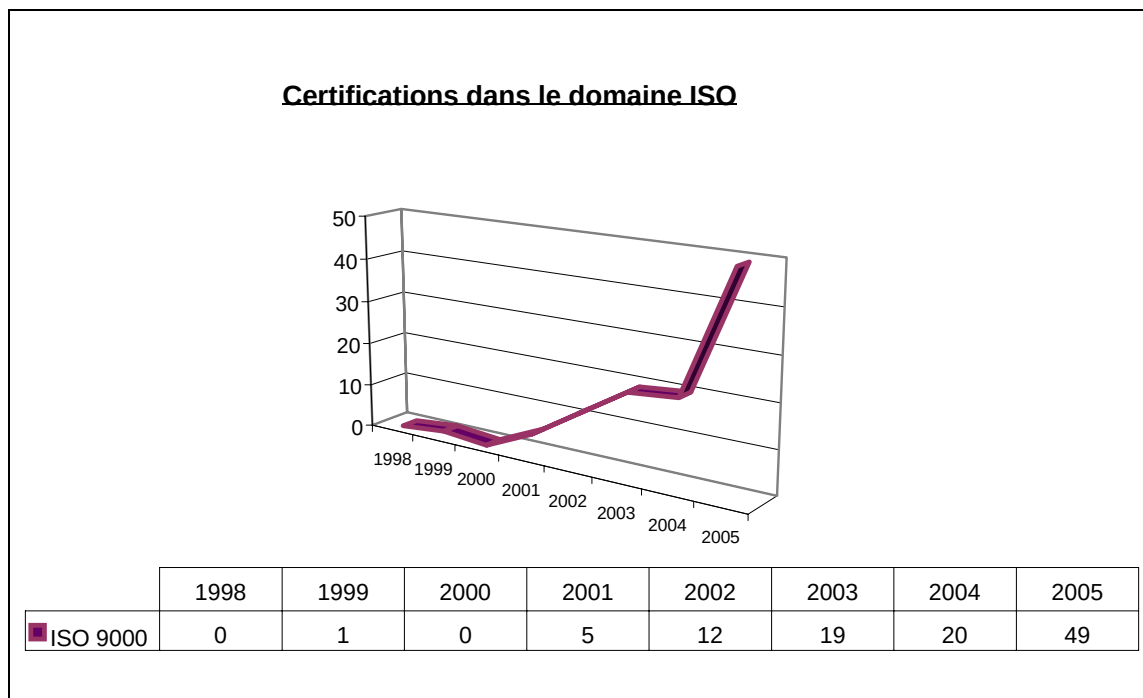
Grâce à sa politique visant l'amélioration continue de ses prestations de service par ailleurs à sa collaboration directe et ainsi très efficace avec ses services techniques, la SNCH a su offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2005, en progression de 18 % (par rapport à un niveau déjà extrêmement élevé atteint en 2003 et en 2004), témoignent le bien-fondé de l'approche retenue et mise en oeuvre.

1.4.2 Département « Certification »

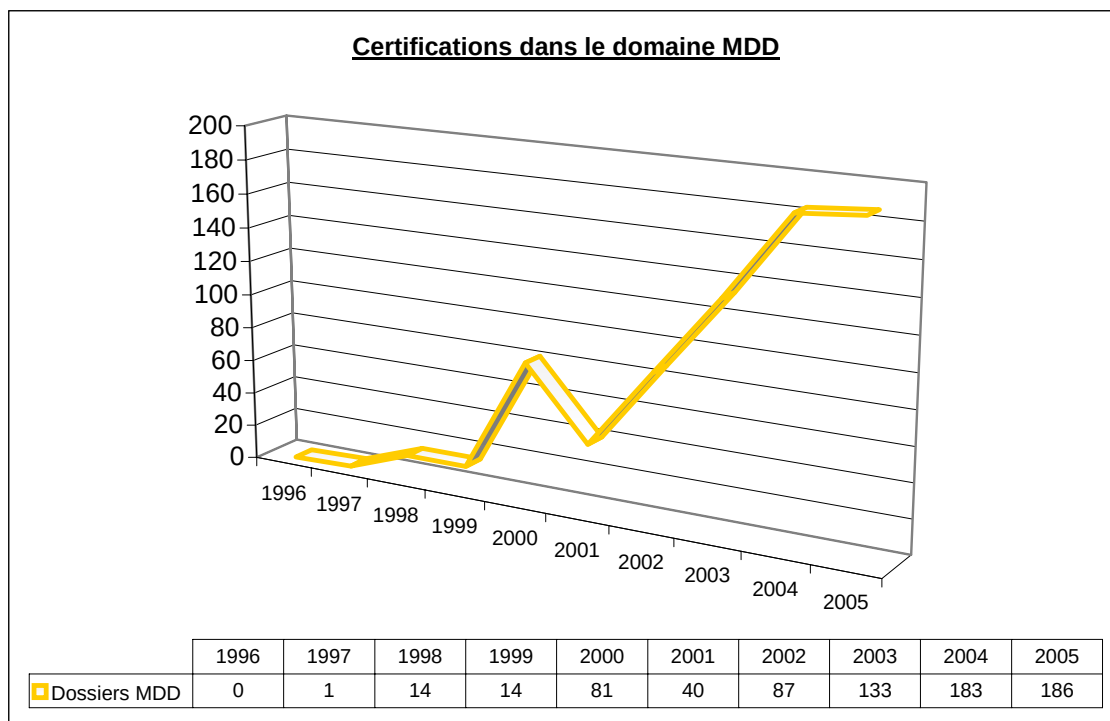
Dans le domaine de la certification réglementaire, la SNCH a émis en 2005 322 certificats de conformité, de sorte que le renversement de la tendance à la baisse des années de 1999 à 2002, déjà constatée en 2003 et en 2004, s'est confirmée en 2005, ceci en dépit du passage continue de différents secteurs à un régime d'auto-certification.



En 2005, la SNCH a par ailleurs 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. Cette approche a fait plus que doubler en une seule année le nombre de nouveaux certificats émis.



Dans le domaine de la certification en tant que "organisme notifié" (N° 0499), la SNCH a su consolider sa position des années précédentes, tout particulièrement dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD).



Dans le domaine des appareils destinés à être utilisés en atmosphères explosibles (ATEX), la tendance décroissante de l'année 2004 a pu être renversée et être transformée en une situation stable.

1.5 Les Transports exceptionnels

En 2005 le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national a légèrement augmenté par rapport à 2004. C'est ainsi que quelques 1850 autorisations de transports exceptionnels ont été établies (avant 2003 certaines catégories d'autorisations n'étaient pas considérées dans ce calcul). Aucun changement signifiant ne s'est présenté quant aux dimensions et au poids des transports exceptionnels.

Année	2005	2004	2003	2002	2001	2000
autorisations	1850	1750	1960	1600	1600	1520

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 290 avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 147 escortes de la part de l'Unité Centrale de la Police de Route (UCPR) ont été nécessaires pour assurer l'accompagnement de ces transports.

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

1.6.1 Amendements gouvernementaux relatifs au projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Suite à un avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005 concernant le projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les publiques, le Gouvernement a saisi l'occasion pour introduire les propositions du Conseil d'Etat et pour actualiser la législation existante par les points suivants :

- abaissement du taux d'alcoolémie de 0,8‰ à respectivement 0,5‰ et 0,2‰ pour les conducteurs novices et les chauffeurs professionnels,
- retrait du permis de conduire et suspension du droit de conduire,
- délais de carence en matière de permis de conduire,
- certificat d'immatriculation,
- tachygraphe numérique,
- modalités de publication de mesures particulières relatives à la voirie,
- opérations de filatures,
- catalogues des avertissements taxés.

Concernant ces textes, il est prévu d'engager la procédure législative au cours du premier semestre 2006.

1.6.2 Les projets de règlements grand-ducaux suivants ont été entamés courant 2005 ; il est prévu de les finaliser au premier semestre 2006.

- *Projet de règlement grand-ducal modifiant le 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 la mise en vigueur du 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 en dehors des agglomérations, le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Transports ont été saisis d'un certain nombre de doléances de citoyens qui croient leur sécurité compromise par des limitations réglementaires de la vitesse inadaptées aux circonstances.

Ainsi, le groupe de travail ad hoc de la Commission de circulation de l'Etat a été chargé de vérifier l'opportunité de ces doléances tout en s'orientant aux principes énoncés par l'avis de la Commission de circulation de l'Etat du 28 septembre 2001 relatif aux lignes directrices à appliquer pour fixer les vitesses maximales autorisées. L'objectif du projet de ce règlement grand-ducal est d'adapter les limitations de la vitesse à la configuration de l'espace routier et d'inciter les conducteurs à modérer leur vitesse. Il est prévu de finaliser le projet de règlement grand-ducal au cours du premier semestre de l'année 2006.

- *Projet de règlement grand-ducal concernant la réglementation de la circulation sur la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations*

Le projet de règlement définit les règles auxquelles est soumise la circulation des véhicules et des animaux sur la partie de la voirie normale de l'Etat (routes nationales et chemins repris) située en dehors des agglomérations et des lieux-dits assimilés aux agglomérations. Suite à la modification de l'article 5 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la réglementation sur les tronçons hors agglomération de la voirie de l'Etat n'est plus de la compétence des communes mais de celle de l'Etat. Le projet est censé regrouper à terme en un seul texte législatif les dispositions actuellement reprises dans un certain nombre de règlements grand-ducaux et dans les règlements communaux. Pour des raisons techniques (le nombre important de dispositions), l'intégration n'est pas exhaustive dès cette première version mais se fera au fur et à

mesure, notamment en fonction des remaniements des règlements communaux. Le projet intégrera à terme également le règlement grand-ducal modifié 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.

- *Projet de règlement grand-ducal concernant la réglementation de la circulation sur la grande voirie ainsi que sur les aires de service*

Le projet de règlement grand-ducal se propose de compléter les dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en matière de circulation sur la grande voirie (autoroutes et voies réservées à la circulation automobile). Il se propose également d'arrêter les dispositions applicables sur les aires de service situées le long du réseau autoroutier. A côté des dispositions applicables de façon générale, le projet reprend les dispositions du 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 en dehors des agglomérations lorsque celles-ci sont applicables sur les autoroutes, en adaptant certaines aux impératifs actuels ; ces dispositions ne sont plus reprises dans le projet de règlement grand-ducal actuellement en voie de finalisation et appelé à modifier ledit règlement du 29 mars 2004 en ce qui concerne la voirie normale de l'Etat.

- *Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route)*

Le Code de la route fait l'objet d'un certain nombre d'amendements élaborés par un groupe de travail de la Commission de circulation de l'Etat ; ces amendements adaptent la législation, notamment en matière de signalisation routière.

- *Règlement grand-ducal du 13 janvier 2005 modifiant*

- a) *l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;*
- b) *le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers ;*
- c) *le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation*

Par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005, précité, la réglementation routière reprise à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la Route) ainsi que les dispositions des deux règlements grand-ducaux pris en son exécution ont été amendées à plusieurs égards.

Les principales modifications apportées aux textes réglementaires susmentionnés concernent plus particulièrement :

- les définitions reprises à l'article 2 du Code de la Route ;
- les dispositions relatives aux documents de bord;
- les règles concernant la circulation des véhicules sur les routes et les autoroutes
- les tarifs à percevoir en relation avec l'agrégation d'un véhicule.

1.6.3 Avis de la Commission de circulation en matière de dossiers ponctuels

Le groupe de travail ‘signalisation et aménagement’, institué auprès de la Commission de circulation, a finalisé en 2005 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.

1.6.4 Avis de la Commission en matière de règlements de circulation communaux

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 a traité une quarantaine demandes d’accords préalables.

La Commission a par ailleurs assisté nombre de communes en vue de la refonte de leur règlement de circulation de base. A cet effet, un modèle de règlement de circulation a été élaboré par la Commission pour être proposé aux communes désireuses d’adapter leur réglementation.

1.6.5 Les activités au niveau de l’Union européenne

Sur le plan de la **formation professionnelle des conducteurs**, 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 introduit un régime de formation obligatoire, initiale et continue, applicable à tous les conducteurs professionnels de voyageurs et de marchandises par route. Elle 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, ont été initiés.

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.

Ladite proposition de directive a fait l’objet d’une orientation générale lors du « Conseil Transports » du 7 octobre 2004 et d’un avis du Parlement européen en première lecture en février 2005.

Au cours du 1^{er} semestre 2005, la Présidence luxembourgeoise a exploré avec le Parlement européen sous forme d’un trilogue informel, les possibilités d’arriver à un accord pré-négocié en deuxième lecture (« early second reading »). Ces négociations, caractérisées par une attitude très constructive du Parlement européen, se sont soldées par une proposition de compromis de la Présidence luxembourgeoise.

Malheureusement, et en dépit des efforts consentis, l'ambition initiale d'aboutir à un accord politique lors du semestre de Présidence luxembourgeoise a dû être abandonnée en raison de la forte probabilité qu'une minorité de blocage se manifesterait. Certains Etats membres ayant exprimé leur difficulté d'accepter l'échange obligatoire des permis de conduire actuellement en circulation.

Dans ces conditions, il a été décidé de « geler » la proposition de compromis sur la table du Conseil pour pouvoir l'exploiter lors d'une session ultérieure, sauvegardant ainsi le produit des efforts de la Présidence luxembourgeoise.

En matière de **sécurité routière**, il échet de soulever l'échange de vues fructueux qui a eu lieu lors du « Conseil Transports » du 27 juin 2005 sur initiative de la Présidence luxembourgeoise.

A cette occasion, et se basant sur un questionnaire de la Présidence, les Etats membres ont eu l'occasion de se prononcer sur les aspects suivants:

- a) les priorités qui pourraient apporter une plus-value communautaire dans le domaine de la sécurité routière,
- b) l'efficacité de l'éventuelle application transfrontalière de sanctions pénales en cas de non-respect des règles de circulation routière,
- c) le choix de trois priorités communautaires pour atteindre l'objectif commun de réduction de moitié du nombre de victimes de la route d'ici 2010.

1.7. Le fret routier

1.7.1. 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.

Au 31 décembre 2005, le Ministère des Transports a compté 348 entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire.

Tableau récapitulatif:

date	nombre d'entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire	variation
31/12/2005	348	- 2
31/12/2004	350	+ 12
31/12/2003	338	+ 12
31/12/2002	326	- 22
31/12/2001	348	+ 33
31/12/2000	315	- 4
31/12/1999	319	

Le nombre de copies conformes des licence communautaires délivrées en 2005 dans le secteur des marchandises s'élevait à ± 5.400 .

Au courant de 2005, le service des autorisations a procédé à une modernisation de sa banque de données informatique.

Il a également mis en place une procédure selon laquelle les entreprises de transports n'ont plus besoin d'indiquer leurs parcs de véhicules, ceux-ci étant contrôlés directement par le service des autorisations, entre autres, en ce qui concerne le respect des échéances du contrôle technique et du paiement des taxes sur les véhicules automoteurs.

Ces changements s'inscrivent dans le cadre de la simplification administrative.

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports pour 2006, dont la procédure a été lancée en septembre 2005, a été très rigoureux à l'instar des errements appliqués déjà au courant des années précédents. Le service des autorisations a constaté que plus ou moins deux tiers des dossiers n'ont pas été en ordre au moment de leur introduction respectivement que les entreprises demanderesse ont présenté d'autres manquements.

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.

1.7.2. 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 varie en fonction de l'importance de l'entreprise;

- 3) le fait de l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités:
- les véhicules se trouvent rattachés au siège d'exploitation de sorte que la gestion y est centralisée et la disposition des véhicules est possible à tout moment, notamment en relation avec les formalités concernant l'immatriculation et le contrôle technique SNCT;
 - l'information sur le dispatching de l'ensemble des véhicules avec numéros d'immatriculation et noms des chauffeurs peut y être obtenue;
 - les chauffeurs employés auprès de l'entreprise luxembourgeoise conduisent exclusivement des véhicules appartenant à ou mise à disposition de l'entreprise luxembourgeoise dans les conditions que la loi prévoit à cet effet, et justifient d'un lien de subordination au sens du droit de travail vis-à-vis de cette entreprise;
- 4) le fait de conserver tous les documents relatifs aux activités:
- les originaux de l'autorisation de commerce et de la licence communautaire, dans la mesure où cette dernière est requise;
 - tous les documents relatifs aux opérations contractuelles, commerciales, financières, comptables de l'entreprise y sont centralisés et disponibles à tout moment conformément aux dispositions légales;
 - les dossiers relatifs au personnel comprenant toutes les informations relatives notamment aux contrats de travail, congés, prestations sociales et requises en vertu de la loi modifiée du 4 avril 1974 portant réorganisation de l'Inspection du travail et des mines;
 - les feuilles d'enregistrement tachygraphiques;
- 5) le fait d'une présence continue d'une personne pouvant engager l'entreprise envers des tiers:
- présence d'un personnel administratif qualifié pour assurer la gestion régulière de l'entreprise et dont l'ordre de grandeur est fonction de l'importance de l'activité de l'entreprise, qui permet aux autorités de contrôle de procéder pendant les heures d'ouverture indiquées à la vérification des exigences posées par les critères de définition de l'établissement;
 - l'absence d'indices convergents et déterminants qui établissent soit les critères légaux de la situation de « personne interposée », soit ceux d'un lien de subordination au sens du droit du travail vis-à-vis d'une autre entreprise de transport;
 - la personne responsable de l'entreprise en matière de gestion journalière (= gérant technique au sens de l'autorisation d'établissement), joignable à tout moment et disposant de tous les pouvoirs nécessaires pour engager l'entreprise à l'égard de tiers.

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. Plusieurs autres entreprises ont préféré arrêter leurs activités au Grand-Duché avant de faire l'objet d'un contrôle de leur établissement.

1.7.3. 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 a été 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.

La présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union européenne ainsi que des changements dans l'organigramme du Ministère des Transports n'ont pas permis de faire avancer ce dossier au courant de 2005.

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.

Au cours de l'année 2005 29 entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire avaient engagé 51 chauffeurs pour lesquels l'émission d'une attestation de conducteur était nécessaire.

1.7.4. 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 2005 les contrôles commencés fin 2002 ont été poursuivis, bien que dans une mesure beaucoup moindre dû au manquement des 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).

Des experts de l'Administration des Douanes et Accises contribuent également à l'élaboration de textes législatifs et réglementaires par l'apport précieux de leur expérience pratique sur le terrain.

1.7.5. 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. En 2005, la Lituanie a également marqué son intérêt à l'ECR.

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

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

1.7.6. Les relations bilatérales dans le domaine du fret routier

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

En 2005 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. Ceci est d'autant plus vrai depuis l'élargissement de l'Union européenne le 1^{er} mai 2004.

Les régimes bilatéraux d'accès aux marchés des services de transports internationaux de marchandises par route se trouvent donc simplement reconduits pour l'année 2005.

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.

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), la Suède (30 autorisations), la Lituanie (80 autorisations), la Lettonie (40 autorisations) et l'Estonie (40 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) avaient pris fin aux 31 décembre 2004. Depuis le 1^{er} janvier 2005 la masse maximale autorisée a été adaptée à la norme communautaire (40 tonnes) tout en augmentant les taxes routières.

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 a été repoussée plusieurs fois, de sorte que le système de la «Maut» électronique n'a pu démarrer qu'à partir du 1^{er} janvier 2005.

Tableau récapitulatif reprenant les pays-membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) ainsi que les contingents d'autorisations de voyages échangés.

Pays	Année d'Adhésion à la CEMT	Membre de l'Union Européenne (au 31 décembre 2005)	Contingent triangulaire annuel	Contingent triangulaire voyages	Contingent bilatéral voyages
Albanie	1998	non			
Allemagne	1953	oui			
Autriche	1953	oui		500	
Azerbaïdjan	1998	non			
Belarus	1996	non			
Belgique	1953	oui			
Bosnie Herzégovine	1993	non			
Bulgarie	1992	non		100	
Croatie	1992	non			
Danemark	1953	oui			
ERY Macédoine	1996	non			
Estonie	1992	oui		40	
Espagne	1953	oui			
Finlande	1975	oui		200	
France	1953	oui			
Grèce	1953	oui			
Irlande	1963	oui			
Islande	1998	non			
Italie	1953	oui			
Lettonie	1992	oui		40	
Liechtenstein	2000	non			
Lituanie	1992	oui		80	
Luxembourg	1953	oui			
Malte	2002	oui			
Moldavie	1994	non		100	
Norvège	1953	non			
Pays-Bas	1953	oui			
Pologne	1991	oui			
Portugal	1953	oui			
Rép. Tchèque	1993	oui			
Roumanie	1992	non		200	400
Royaume-Uni	1953	oui			
Russie	1997	non	100	200	
Serbie & Monténégro	2001	non		20	180
Slovaquie	1993	oui			
Slovénie	1992	oui			
Suède	1953	oui		30	
Suisse	1953	non			
Turquie	1953	non		500	
Ukraine	1996	non			
Maroc (observateur)	1990	non		600	

1.7.7. L'activité au niveau communautaire et internationale

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, n'ont pas fait 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).

Lors de sa présidence du Conseil de l'Union européenne, le Luxembourg a fait progresser notablement ces deux dossiers sans cependant arriver à un accord en deuxième lecture. La présidence britannique a pris la relève et a su mener la conciliation à bon bout le 6 décembre 2005.

Le contingent multilatéral CEMT

Le système de contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. Les autorisations délivrées dans le cadre de ce système permettent aux transporteurs d'acheminer des cargaisons entre des pays de la CEMT autres que le pays d'immatriculation du véhicule. Il a été plus particulièrement développé dans les années 90 et le nombre d'autorisations de base est passé de 1219 autorisations (19 pays) en 1990 à 6060 (42 pays) en 2005. De plus, différentes catégories d'incitations ont été mises en place pour encourager l'achat de véhicules propres et sûrs, ce qui fait que le nombre total d'autorisations a progressé plus rapidement que le contingent de base par le biais de coefficients multiplicateurs et de bonus. En 2005, 31350 autorisations annuelles et 19485 autorisations mensuelles ont en fait été mises à la disposition de l'ensemble des pays Membres participant au système.

Le système de contingent multilatéral couvre une proportion relativement faible du total du trafic de transport routier international de marchandises sur le territoire de la CEMT.

Le Conseil des Ministres a donné, en 2003, un mandat au Comité des Suppléants pour que celui-ci fasse des propositions sur la restructuration du système de contingent multilatéral à la session ministérielle de Moscou en 2005.

Les principales raisons de cette réforme sont l'augmentation du nombre de pays Membres de l'Union Européenne, les problèmes d'équité entre pays, le besoin d'une modernisation du système et les problèmes liés au fait que les autorisations ne sont pas utilisées aux fins auxquelles elles sont destinées. La réforme décidée par les ministres à Moscou en mai 2005 entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficacité du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisation de faire des opérations multilatérales. Le système avait également pour objectifs explicites d'éviter les parcours à vide et de soutenir les besoins d'échanges entre pays Membres. Au cours des années 90, un nouvel objectif a été assigné au système, celui de servir d'instrument d'intégration des marchés des transports et de contribuer à l'évolution d'un système bilatéral vers un système multilatéral. Par ailleurs, au début des années 90, le système a évolué, et un objectif important a été de fournir des incitations à l'utilisation de véhicules propres et sûrs ainsi que de personnels bien formés.

Alors qu'il avait été constaté qu'un grand nombre de transporteurs de pays non communautaires de l'Europe de l'Est utilisaient les autorisations CEMT pour effectuer des transports intra-communautaires et faisaient ainsi la concurrence aux transporteurs communautaires, le Conseil des Ministres de Bruxelles avait décidé en 2003 une restriction dans le temps. Ainsi, l'autorisation devait retourner au plus tard après 6 semaines dans le pays d'origine.

Dès le début, le Luxembourg était parmi les pays demandant cette restriction, poursuivant ainsi sa politique restrictive dans le domaine des transports de marchandises internationaux par route.

Cette restriction temporelle s'étant avérée sans grande répercussion, le Conseil des Ministres a décidé lors de sa session en mai 2005 une restriction sur le nombre des transports, ce qui donne également droit aux doléances Etats membres périphériques.

Ainsi, chaque transporteur peut effectuer 3 opérations de transports en charge hors de son pays d'origine avant que l'autorisation ne doive regagner le pays d'origine (règle « 3 + 2 »).

Lors des différentes réunions du groupe de travail sur les transports routiers et du Comité des Suppléants, le Luxembourg, ensemble notamment avec l'Allemagne, la France et la Belgique, et avec le support de certains autres Etats membres de l'Union européenne, a combattu pour réduire cette concurrence déloyale des transporteurs de l'Europe de l'Est sur le territoire de l'Union européenne. La règle « 3 + 2 » entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Pour les transporteurs luxembourgeois, les autorisations multilatérales CEMT ne présentent plus d'intérêt. Ainsi, en 2005 21 autorisations annuelles et 2 autorisations mensuelles avaient été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 934 autorisations annuelles et 288 autorisations mensuelles.

2. Transports publics et chemins de fer

2.1. Les chemins de fer

2.1.1. La tripartite ferroviaire de 2005

2.1.1.1. Un environnement ferroviaire en pleine mutation

Le livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" comprend une série de mesures qui allient tarification, revitalisation des modes de transport alternatifs à la route et investissement ciblés dans le réseau transeuropéen. Cette approche intégrée permet la remontée des parts modales à leur niveau de 1998 afin d'assurer un rééquilibrage à l'horizon 2010. Il s'agit d'une approche beaucoup plus ambitieuse qu'il n'y paraît, compte tenu du déséquilibre historique en faveur de la route depuis 50 ans. En outre, cette approche est celle qui a été retenue dans la contribution de la Commission soumise au Conseil européen de Göteborg qui préconise un rééquilibrage modal moyennant notamment une politique d'investissement dans les infrastructures destinées au chemin de fer, aux voies navigables intérieures, au transport maritime à courte distance et aux opérations intermodales. Grâce à la mise en œuvre des 60 mesures du Livre Blanc, c'est en fait à un découplage significatif entre la croissance de la mobilité et celle de l'économie, auquel on assisterait avant 2010, sans toutefois qu'il soit nécessaire de restreindre la mobilité des personnes et des biens. La croissance du transport routier de fret, grâce à une meilleure utilisation des autres moyens de transport, serait ainsi réduite sensiblement (38 % d'augmentation au lieu de 50 % entre 1998 et 2010).

Avec 241 milliards de tonnes/km transportées en 1998 contre 283 en 1970, la part de marché du rail en Europe est passée de 21,1 % à 8,4 %, alors même que le volume des marchandises transportées augmentait de façon spectaculaire. Mais tandis que le transport ferroviaire de marchandises périclitait en Europe, il florissait aux Etats-Unis où justement les compagnies ferroviaires avaient su répondre aux attentes de l'industrie. Aujourd'hui, le transport ferroviaire de marchandises représente aux Etats Unis 40 % du transport total de fret contre 8 % dans l'Union européenne. L'exemple américain montre qu'il n'y a pas de fatalité au déclin du rail.

Pourtant, le chemin de fer reste encore, près de deux siècles après ses premiers tours de roue, un moyen de transport qui offre des potentialités importantes et de son renouveau dépend le succès du rééquilibrage des modes de transport. Cela suppose des mesures ambitieuses qui ne dépendent pas uniquement des réglementations européennes, mais dont la renaissance doit venir des acteurs du secteur.

L'ouverture à une concurrence régulée du transport par rail - qui a réellement démarrée en mars 2003 avec l'ouverture des services internationaux de fret sur les 50.000 km de lignes appartenant au réseau transeuropéen de fret ferroviaire - représente la condition centrale du renouveau du transport ferroviaire. En 2007, cette ouverture sera totale sur tout le réseau européen pour le fret international.

Le Livre Blanc propose de renforcer la place de l'Union européenne au sein des organisations internationales afin de faire mieux entendre la voix de l'Europe et de mettre l'Union européenne à l'avant-garde du renforcement de la sécurité et de la protection de l'environnement.

Ainsi, et afin de contribuer à l'évolution des traditions nationales dans le domaine social qui pourraient devenir un obstacle à l'interopérabilité, le Livre Blanc dit qu'il *"serait souhaitable d'assurer un accompagnement social des agents afin d'améliorer le niveau de qualification général. Ainsi, des solutions apportées au niveau européen relatives aux conditions de travail et notamment aux temps de conduite et de repos, offriraient une valeur ajoutée certaine par rapport aux règles nationales. Les organisations sociales seraient aussi impliquées dans le processus d'établissement des spécifications techniques d'interopérabilité pour autant qu'elles concernent des aspects sociaux."*

2.1.1.2. Revitaliser le rail au Luxembourg

L'environnement qui a conditionné la création dans l'immédiat après-guerre de l'actuelle Société Nationale des CFL a profondément évolué au cours du demi-siècle d'existence de l'entreprise.

Le rôle éminent des transports pour la réalisation du marché commun a déjà été reconnu par les pères du Marché Commun. La place réservée au secteur des transports dans les dispositions du Traité sur la Communauté Economique Européenne en témoigne. Que le mode ferroviaire y soit pleinement impliqué est par ailleurs patent.

Ces principes ont pour toile de fond la nécessité de protéger l'environnement, compte tenu notamment du coût social de la pollution atmosphérique et du bruit, de la saturation des grands axes de transport et de la sécurité du trafic. Les chemins de fer de la Communauté, à condition d'être efficacement organisés, peuvent constituer l'une des clés de la solution.

Dans cette même optique, la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires a jeté les bases d'une nouvelle politique ferroviaire commune.

Le principe de la séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport par rail a été repris dans le droit national par la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La plupart des Etats membres de l'Union européenne a une bonne longueur d'avance sur le Luxembourg en ce qui concerne les mesures d'adaptation à la libéralisation du secteur ferroviaire. Les grands opérateurs traditionnels ont entamé d'importants efforts de restructuration et forment des alliances dans le but de construire des réseaux européens de haute qualité. Certains opérateurs privés sont en train d'acquérir des parts de marché importantes et des opérateurs spécialisés se focalisent sur les parties les plus lucratives du marché ferroviaire. Les petits opérateurs quant à eux devront se positionner comme opérateur régional ou comme spécialiste d'industrie.

A partir du 1^{er} janvier 2007, l'activité fret devra s'imposer en concurrence directe avec des opérateurs privés et les transports routiers. Elle doit se réorienter stratégiquement et devenir

rentable en activité isolée, sans aucun subside croisé. Etant donné que l'activité fret est structurellement déficitaire (elle affichera fin 2005 un résultat négatif de quelque 34 millions d'euros), la réalisation d'un programme de redressement est nécessaire d'urgence pour assurer sa viabilité. Ce programme devra inclure un repositionnement stratégique, des améliorations opérationnelles ainsi que l'accès à des coûts comparables à ceux du marché privé.

2.1.1.3. Le contexte de la tripartite ferroviaire

L'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 prévoit que "le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une "Tripartite Ferroviaire". Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL."

Dans ce contexte, la tripartite a retenu que les objectifs des CFL devront être les suivants :

- Assurer la viabilité à long terme de toutes les activités des CFL dans un environnement libéralisé, y compris celle du fret, et garantir ainsi un maximum d'emplois;
- Constituer l'épine dorsale des transports publics au Luxembourg par l'accomplissement de missions de service public qui constituent un élément essentiel pour parvenir au rééquilibrage souhaité entre les différents modes de transport et contribuent par là à réduire l'impact environnemental du trafic individuel;
- Servir les intérêts du pays en offrant des services performants de qualité, ceci dans le respect des impératifs de sécurité et au meilleur coût possible pour la communauté luxembourgeoise.

Dans le cadre d'une trentaine de réunions préparatoires organisées après le hearing "Fir eng zukunftsfäheg Eisebunn" qui s'est déroulé à Bettembourg les 16 et 17 mars 2005, et à l'issue de six réunions de la tripartite ferroviaire qui se sont tenues entre le 24 octobre et le 20 décembre 2005, le Gouvernement, la direction de la SNCFL ainsi que les représentants de son personnel sont tombés d'accord sur un train de mesures substantielles permettant de définir le cadre pour maîtriser les enjeux de demain.

2.1.1.4. Le domaine du fret ferroviaire

Après analyse de différents scénarii pour assurer la pérennité de l'activité fret, la tripartite est convenue qu'un partenariat renforcé avec Arcelor présente les avantages suivants pour mettre en œuvre le repositionnement stratégique indispensable de l'activité fret des CFL:

- Arcelor représente plus de 70% des volumes du fret transporté par les CFL. Une coopération avec Arcelor représente un engagement à long terme du principal client et offre partant une perspective de viabilité à long terme de l'activité fret.
- L'intégration avec les opérations de transport interne d'Arcelor permettra d'optimiser les opérations de bout en bout et entraîne d'importantes synergies. Une coopération plus étroite avec le principal client permet également d'influencer le cadencement, voire la régularité des flux et ainsi d'optimiser les opérations de desserte, de triage et de transport longue distance par une meilleure utilisation des ressources (personnel et matériel roulant).
- Pour garantir un maximum d'emplois, une extension des opérations au-delà des frontières est indispensable. Pour les trafics de wagons isolés, cette extension pourrait se faire en coopération avec les opérateurs voisins.
- Pour contrecarrer les effets de concentration de la libéralisation du secteur ferroviaire, une solution luxu-luxembourgeoise mariant deux sociétés avec des cultures d'entreprise similaires en matière de dialogue social, de standards santé-sécurité et de

politique de formation, revêt une importance stratégique.

2.1.1.5. Les adaptations au niveau de la structure organisationnelle des CFL

Pour se conformer aux exigences européennes, différentes solutions ont été étudiées au niveau des textes organiques des CFL dans le but de trouver un dénominateur commun entre une mise à profit intégrale du nouveau contexte communautaire et le respect des acquis du passé. L'option finalement retenue prévoit de maintenir le caractère sui generis d'une société publique à vocation commerciale, avec externalisation des fonctions dites essentielles (tarification, répartition et attribution des sillons).

La création de CFL-Cargo dans le domaine du fret et l'externalisation des fonctions essentielles vers la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, sauvegarde le caractère de société intégrée des CFL et permet de se mettre le plus rapidement possible en conformité avec les exigences communautaires.

A l'intérieur des CFL, il faudra veiller à installer une séparation claire entre les activités d'opérateur ferroviaire et les activités de gestionnaire de l'infrastructure, ceci aussi bien au niveau de la gestion que de la comptabilité. Lors de la restructuration, les fonctions de support devront aussi être analysées, réorganisées et redimensionnées.

En matière de formation du personnel, la tripartite convient que les CFL sont les mieux outillés pour assurer la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité dans le secteur ferroviaire. Le regroupement de la formation se fera dans un centre de formation agréé par l'Etat.

Le statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des CFL sera maintenu, sous réserve des conditions de travail qui seront alignées pour les agents actuels et futurs du groupe CFL sur celles du secteur privé et ainsi adaptées aux besoins d'une entreprise performante afin d'assurer la pérennité de la SNCFL. Parmi ces besoins comptent notamment une plus grande flexibilité au niveau des heures de travail et une plus grande polyvalence, ceci pour permettre de moderniser les méthodes de travail et pour améliorer le niveau de productivité du personnel et du matériel. Ces adaptations se feront dans le respect des impératifs de la sécurité ferroviaire tout en tenant compte des aspirations des cheminots au niveau de la qualité de vie ainsi que de la sécurité et de la protection de la santé au travail.

2.1.2. Le troisième paquet ferroviaire sous présidence luxembourgeoise

Le Conseil Transports de décembre 2004 était arrivé à une orientation générale relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains. Cette première partie du paquet constitue un vrai surplus, puisqu'elle augmente la qualification des conducteurs de train et contribue ainsi à la qualité et à la sécurité du transport ferroviaire.

La Présidence Luxembourgeoise a entendu concentrer ses efforts sur la proposition relative à l'amélioration des droits des passagers utilisant les services internationaux, dossier apportant lui aussi une vraie plus value pour les clients du rail.

Compte tenu de l'intérêt mitigé qu'avait connu jusqu'ici la proposition sur la qualité du fret ferroviaire, la Présidence Luxembourgeoise a voulu avoir le cœur net sur le suivi à accorder à ce dossier. Aussi avons-nous encore une fois demandé aux délégations des 25 Etats membres de se prononcer en la matière. Sur base de ce nouveau tour de table nous avons dû constater qu'une très grande majorité d'Etats membres ne voit aucun intérêt à une adoption de la proposition de la Commission qui se trouve sur la table du Conseil. Il appartiendra maintenant à la Commission de décider du sort à réserver à ce dossier.

Parallèlement à la poursuite des travaux sur le 3ème paquet nous avons exprimé vis-à-vis de la Commission le souhait de voir accélérée l'évaluation du 1er paquet ferroviaire, qu'elle doit finaliser d'ici le 31 décembre 2005.

La Présidence Luxembourgeoise a, en plus, souligné l'intérêt d'une association effective des Etats membres à cette évaluation, évaluation qui portera sur les répercussions économiques, sociales et environnementales de la politique de libéralisation menée jusqu'ici.

Lors du Conseil "Transports" du 21 avril 2005, l'ensemble des délégations a souligné à cet égard l'intérêt fondamental qu'il y a à intégrer dans la politique ferroviaire commune le souci d'une harmonisation juridique, technique et sociale et à insérer celle-ci dans les grandes orientations politiques dans le domaine économique, social et environnemental.

Et, le Conseil a apprécié le fait que la Commission est d'accord pour associer étroitement les Etats membres au travail d'évaluation qui se trouve d'ores et déjà entamé.

En ce qui concerne le quatrième et dernier volet du paquet, il a trait à la libéralisation du transport voyageur international. L'ouverture du marché dans le secteur ferroviaire ne doit en aucun cas se faire au détriment de dessertes régionales et/ou locales peu rentables. Elle ne doit pas non plus se traduire par une dégradation de la qualité et de la sécurité des services publics ou conduire à des tensions sociales qui engendreraient une démotivation persistante du personnel.

2.1.3. Les initiatives législatives

2.1.3.1. Le projet de loi modifiant la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché

Le projet de loi susmentionné a été approuvé par le Conseil de Gouvernement dans la séance du 24 février 2006.

La réforme projetée est conditionnée, d'une part, par la nécessité d'adapter le secteur ferroviaire luxembourgeois à l'évolution du marché communautaire et, d'autre part, par l'option politique retenue dans l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 ainsi que dans l'accord de la tripartite ferroviaire signé le 20 décembre 2005.

En effet, la situation dans laquelle se trouve la société nationale des CFL à l'heure actuelle requiert un engagement commun de l'ensemble des forces de la société pour entamer la réforme incontournable des CFL afin d'assurer la compétitivité du rail et la viabilité économique et sociale de l'entreprise dans un environnement libéralisé. Le Gouvernement a affiché dans ce contexte sa volonté d'accompagner activement la préparation de l'avenir des CFL.

Dans cet ordre d'idées l'objectif principal du projet de loi consiste à procurer aux entreprises ferroviaires qui effectuent à titre principal des activités de transporteur de marchandises sur le réseau ferré luxembourgeois l'autonomie indispensable pour bien se positionner sur le marché ferroviaire désormais déjà libéralisé dans le domaine du fret.

Ainsi, les agents futurs embauchés par une entreprise ferroviaire de transport de fret ferroviaire bénéficieront dorénavant d'un nouveau régime de travail basé sur les dispositions de la loi modifiée du 24 mai 1989 sur le contrat de travail.

Il convient de noter que les modifications proposées dans le cadre du projet de loi en question ne sont pas de nature à léser les droits des agents embauchés sous le Statut du Personnel de la Société des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Par ailleurs, le texte a été rédigé de façon qu'il n'en puisse résulter aucune altération dans le chef d'éventuels ayants droit des anciens exploitants de chemins de fer situés sur le territoire luxembourgeois.

Finalement, le projet de loi se propose d'actualiser certaines dispositions de la loi modifiée du 28 décembre 1920 précitée dont les dispositions sont tombées en désuétude. A ces fins les dispositions en question sont, selon le cas, modifiées ou abrogées.

- 2.1.3.2. projet de loi modifiant
- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - b) la loi du 28 mars 1997
 - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
 - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
 - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et
 - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
 - d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Le projet de loi susmentionné a été approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 23 décembre 2005 et déposé à la Chambre des Députés le 13 janvier 2006.

Le projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptées en date du 22 novembre 2000 par le Parlement européen et le Conseil et qui auraient dû être transposées en droit national jusqu'au 15 mars 2003 (sauf dérogations), à savoir

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Le Luxembourg n'a pas été tenu d'appliquer, jusqu'au 31 août 2004, l'obligation d'attribuer à un organisme indépendant la tâche de déterminer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Avant l'adoption du premier paquet ferroviaire une importante concordance entre le droit ferroviaire luxembourgeois et les directives communautaires à transposer a déjà été assurée par le biais de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, du protocole additionnel du 28 juin 1997 portant modification de la convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, approuvé par la loi du 28 mars 1997 et de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Il est à relever que le réseau ferré luxembourgeois est ouvert aux entreprises ferroviaires établies et autorisées dans l'Union européenne. En effet, la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit en son article 20, paragraphe 2,

que "les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité".

Par ailleurs, la directive 2001/14/CE a été transposée partiellement par un règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

En outre la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer et le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portent transposition du chiffre 7) de l'article 1^{er} de la directive 2001/12/CE en matière d'enquêtes-accidents.

Une autre étape a été franchie par 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.

Le travail accompli jusqu'à présent pour transposer les directives sous examen reste à être complété notamment par l'alignement des dispositions nationales concernées aux adaptations que le droit communautaire a apporté en particulier aux définitions antérieures des notions communautaires utilisées par les directives.

Par ailleurs, le projet de loi vise à mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure qui permettra de garantir aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Ces "fonctions essentielles" devront être assumées par des organismes de répartition et de tarification qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il est proposé d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Aussi est-il prévu de créer au sein dudit établissement public une cellule "accès réseau", qui se verra attribuer ces fonctions dites essentielles.

Les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires seront également assurées par la mise en place d'un organisme de contrôle. Cette fonction de contrôle sera assumée par le ministre des transports.

Ainsi, une entreprise ferroviaire qui estime avoir fait l'objet d'un traitement inéquitable voire discriminatoire pourra saisir le Ministre des Transports pour trancher toute question relevant du champ d'application de la directive 2001/14/CE.

A côté de ce contrôle, toute entreprise ferroviaire pourra exercer un recours contre toute décision prise respectivement par l'organisme de répartition et par l'organisme de tarification auprès du directeur général de la Communauté des Transports.

Par ailleurs, un recours en annulation pourra être introduit devant le tribunal administratif par toute entreprise ferroviaire qui estime mal fondée une décision prise à son égard.

- 2.1.3.3. Le projet de règlement grand-ducal
a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et
b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise

Le projet de règlement grand-ducal a été approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 24 février 2006.

Le projet de règlement grand-ducal a pour objectif principal de porter exécution des articles 21 et 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999 en ce sens qu'il arrête les conditions d'accès aux capacités de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et aux services à fournir aux bénéficiaires de sillons, en fixant et le déroulement du processus de répartition des sillons et en fixant le rôle des différents intervenants.

En vertu de la directive 2001/14/CE, un document de référence du réseau (DRR), qui contient toutes les informations nécessaires pour une entreprise ferroviaire souhaitant effectuer des services de transport sur le réseau ferré d'un Etat membre, doit être publié. Ce document de référence du réseau contient l'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau, à savoir les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure.

Le règlement grand-ducal proposé prévoit que le document de référence du réseau en question est arrêté par la cellule "accès réseau". A cette fin, le gestionnaire de l'infrastructure fournit à la cellule "accès réseau" toutes les informations dont il dispose. Avant de rendre public le document de référence du réseau, la cellule "accès réseau" soumet le projet de DRR à l'avis des parties intéressées.

La cellule "accès réseau" est chargée de répartir les capacités d'infrastructure du réseau ferré luxembourgeois. Elle veille à assurer une utilisation efficace et optimale des infrastructures. A cet effet, le gestionnaire de l'infrastructure l'informe des travaux qu'il compte effectuer sur le réseau et qui auront des répercussions sur l'allocation des capacités d'infrastructure.

La cellule "accès réseau" instruit les demandes d'attribution de sillons introduites par les entreprises ferroviaires, par les gestionnaires de l'infrastructure ainsi que par toute personne physique ou morale ainsi que toute entité autorisés à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Cependant, la cellule "accès réseau" peut également présenter pour le compte d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure une demande d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition.

Toute allocation de sillon doit faire l'objet d'un contrat qui est conclu entre la cellule "accès réseau" et le bénéficiaire du sillon. Ce contrat fixe notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation du sillon.

La cellule "accès réseau" a la possibilité de conclure un accord-cadre avec les candidats pour une durée en principe de cinq ans. Dans cet accord-cadre sont définis les droits et obligations du candidat et de la cellule "accès réseau" en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification des sillons.

La cellule "accès réseau" peut décider de supprimer ou de modifier des sillons alloués. Une telle décision doit être motivée, précédée d'un préavis et prise en concertation avec les intéressés.

Lorsque la cellule "accès réseau" constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée. Dans ce cas, la cellule "accès réseau" en informe le ministre et affecte les sillons en fonction des priorités retenues dans le projet de règlement grand-ducal sous objet.

Par ailleurs, le présent projet de règlement grand-ducal apporte certaines modifications au règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise. En effet, suite à la modification de la loi du 11 juin 1999 précitée et au regard de l'introduction de certaines définitions dans le cadre du présent projet de règlement grand-ducal, une adaptation du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 précité s'est avérée nécessaire.

2.1.3.4. Le protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980

Par courrier du 1er septembre 2005 un exposé des motifs permettant d'entamer la procédure de ratification du Protocole 1999 de Vilnius a été transmis au Ministère des Affaires Etrangères en vue d'entamer la procédure de ratification du protocole susmentionné.

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaire (OTIF), les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) ont été approuvés par la loi du 4 mai 1983.

La dernière révision en profondeur des Conventions CIV et CIM date d'il y a plus de vingt ans.

Dans les années qui se sont écoulées entre mai 1980 et la clôture de la 5ème Assemblée générale de l'OTIF début juin 1999, le monde ferroviaire a subi de profonds changements dans la majorité des 39 Etats membres de l'OTIF. Les conditions cadres politique, économique, juridique et technique régissant le trafic international ferroviaire n'étaient déjà plus, en 1995, les mêmes qu'en 1980. Ces changements ont soulevé la question de savoir si le

droit international ferroviaire, tel qu'il avait été codifié dans la COTIF 1980, répondait encore suffisamment à ces situations nouvelles et s'il était en mesure d'offrir des solutions satisfaisantes en vue de répondre aux questions et de résoudre les problèmes nouveaux notamment ceux à caractère juridique.

L'OTIF a répondu à cette question par la négative et a mis en évidence qu'il était hautement nécessaire de procéder à l'adaptation et à l'élaboration de réglementations dans les domaines juridiques qui sont importants pour le trafic international ferroviaire. Avec ses projets, soumis entre 1995 et 1997, de modification de la COTIF 1980 elle-même, des réglementations existantes CIV, CIM et RID ainsi qu'avec ses projets de nouveaux Appendices à la COTIF, l'OTIF est parvenue à présenter un système juridique complet et acceptable pour les parties concernées, sinon dans chaque détail, au moins dans ses éléments fondamentaux.

Conformément au mandat attribué par la 3ème Assemblée générale (Berne, 14-16.11.1995), l'objectif de la révision en profondeur devait être:

- de trouver une solution "qui vise à doter l'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire d'une base institutionnelle plus solide dans le cadre de la COTIF",
- de trouver une solution au problème de la composition du Comité administratif,
- d'élaborer des Règles uniformes allant au-delà du domaine du droit de transport, à savoir
 - "circulation des engins de transport", y compris des normes techniques relatives à l'immatriculation et à l'admission technique sur la base d'une reconnaissance mutuelle,
 - relations entre les propriétaires de wagons et des entreprises de transport (contrat d'immatriculation),
 - relations entre les propriétaires de wagons et les gestionnaires d'infrastructure, et
 - contrats de transports RID.

Il a fallu préparer 25 sessions soit avec les représentants gouvernementaux soit avec des experts d'une durée totale de 100 jours, et en retenir les résultats (élaboration des documents, traductions, travail rédactionnel, procès-verbaux). La multitude des documents, leur examen et traitement ont entraîné une charge de travail accrue par rapport aux années précédentes.

Finalement les travaux de révision d'une durée de quatre ans environ ont pu être achevés avec succès par la signature du Protocole de Vilnius lors de la clôture de la 5ème Assemblée générale le 3 juin 1999.

2.1.3.4.1. Les principaux points de la révision de la COTIF

Le but de l'organisation a été considérablement élargi. A l'avenir, l'OTIF doit contribuer à la suppression des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de celles-ci relèvent de la compétence des Etats. Elle doit, en outre, contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes.

Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'OTIF.

L'Organisation constituera un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales, qui favoriseront, amélioreront et faciliteront le trafic international ferroviaire.

Le Comité administratif, composé à l'avenir d'un tiers des Etats membres (au lieu du nombre fixe de 12 actuellement) est désigné pour trois ans (5 ans jusqu'à présent) afin de permettre des changements plus fréquents et par là même une participation plus intensive d'autant d'Etats membres que possible. L'Assemblée générale également doit, à l'avenir, se réunir régulièrement tous les trois ans (au lieu de 5 ans actuellement).

Les tâches de l'Office central, en tant que secrétariat de l'Organisation, sont désormais assumées par un Secrétaire général, en tant qu'organe de l'OTIF, qui est nommé par l'Assemblée générale.

Le nouveau système de financement tient compte aussi bien de la longueur de la totalité de l'infrastructure ferroviaire des Etats membres que de leur puissance économique selon la clef de répartition des contributions aux Nations Unies.

L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant une compétence propre pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres (p. ex. la Communauté économique européenne).

2.1.3.4.2. Le droit international de transport des voyageurs (RU CIV)

Le contrat de transport international ferroviaire est conçu, à l'avenir, comme un contrat consensuel (jusqu'à présent : contrat formel), comme c'est le cas en transport maritime en vertu de la Convention d'Athènes de 1974 et en transport aérien en vertu de la Convention de Varsovie.

Les RU CIV ne prévoient plus, ni obligation de transporter, ni obligation tarifaire, et accordent une grande liberté contractuelle aux parties au contrat.

La plupart des montants maximaux de responsabilité ont été augmentés.

Le transporteur est responsable envers le client, même en cas de dommages ayant leur cause dans le domaine de responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Une responsabilité objective stricte du transporteur est prévue en cas de suppression de trains, de retard ou de correspondance manquée. Cette responsabilité ne connaît que quelques rares causes d'exonération, mais par contre limite les dommages-intérêts (frais d'hébergement et frais occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur).

2.1.3.4.3. Le droit international de transport des marchandises (RU CIM)

Une harmonisation avec le droit de transport applicable à d'autres modes de transport, notamment avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) a été, dans une large mesure, atteinte.

Une extension contractuelle du champ d'application est possible lorsque seulement le lieu de départ ou le lieu de destination est situé dans un Etat membre. Ceci permet la conclusion de contrats de transport direct, conformément aux RU CIM, également en trafic Est-Ouest avec des Etats dans lesquels est appliqué l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS).

Le contrat de transport est conçu comme un contrat consensuel (jusqu'à présent : contrat réel et formel); la lettre de voiture est seulement un document de preuve. En cela, le droit international de transport ferroviaire des marchandises suit la solution applicable à d'autres modes de transport.

Les RU CIM ne prévoient plus ni d'obligation de transporter ni d'obligation tarifaire. Une plus grande liberté contractuelle est accordée aux parties au contrat.

2.1.3.4.4. Le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Le RID devient un Appendice à la COTIF.

L'élaboration de définitions et la détermination des obligations des intervenants dans le transport des marchandises dangereuses (prévues dans l'Annexe du RID) contribuent à une plus grande clarté juridique.

Dans l'Annexe du RID, des bases juridiques sont créées pour des dispositions particulières concernant les transports complémentaires sur des parcours maritimes.

A l'avenir, des dispositions seront prévues également dans l'Annexe du RID en ce qui concerne l'entraide administrative des conseillers à la sécurité, ainsi qu'un système uniforme de rapports sur les accidents ou incidents.

Le transport des marchandises dangereuses comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles dans des trains auto-couchettes sera nouvellement réglé en détail dans l'Annexe du RID.

L'Annexe "technique" du RID sera structurée de manière conviviale en vue d'une application plus facile.

2.1.3.4.5. L'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV)

Il est clairement distingué entre l'admission technique et le contrat d'utilisation des véhicules.

Toutes les catégories de wagons et toutes les formes de contrats d'utilisation sont traitées de la même manière. La différenciation, qui était faite jusqu'à présent entre les divers types de contrats ("contrat d'immatriculation"), est supprimée.

Les parties au contrat se voient accorder une très grande liberté contractuelle. Il sera toujours possible de conclure des contrats multilatéraux comme actuellement selon les Règlements

pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international.

Les RU CUV se limitent à régler la responsabilité.

2.1.3.4.6. L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international (RU CUI)

Les RU CUI se limitent à régler les relations contractuelles, notamment la responsabilité entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le transporteur ainsi que les actions des auxiliaires du gestionnaire d'infrastructure ou du transporteur contre l'autre partie au contrat d'utilisation. Il n'est pas porté atteinte à des prescriptions de droit public, comme p. ex. les directives des Communautés européennes relatives aux droits d'accès et aux conditions de ceux-ci.

Quant au reste, les RU CUI accordent une grande liberté contractuelle aux parties dans la conception de leurs droits et de leurs obligations.

Des accords-litiges sont permis: les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles feront valoir leurs droits à dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat ou renonceront à les faire valoir.

2.1.3.4.7. Droit de l'admission technique de matériel ferroviaire (RU APTU)

Les RU APTU fixent la procédure de validation de normes techniques et de l'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Les RU APTU ont pour but d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ferroviaire de faciliter la libre utilisation de matériel ferroviaire en trafic international.

Les normes techniques validées et les prescriptions techniques adoptées doivent contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international et tenir compte de la protection de l'environnement ainsi que de la santé publique.

L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes reste du ressort des organismes de normalisation nationaux ou internationaux, ou des associations internationales oeuvrant dans le domaine ferroviaire.

Les RU APTU mettent en place, dans le domaine ferroviaire, une base juridique similaire à celle prévue dans l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation concernant le trafic routier.

2.1.3.4.8. L'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF)

Les RU ATMF fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires sont admis à être utilisés en trafic international.

L'admission technique relève de la compétence des autorités nationales compétentes en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

Les autorités peuvent transférer à des organismes reconnus aptes, y compris des entreprises, la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance.

L'admission technique s'effectue soit en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné, soit (en deux étapes) sous forme de l'admission de type de construction octroyée à un type donné, suivie de l'admission à l'exploitation octroyée aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée.

L'admission technique est effectuée sur la base des normes techniques validées et des prescriptions techniques adoptées en vertu des RU APTU.

L'admission technique par l'autorité compétente d'un Etat partie doit être reconnue par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique.

La preuve de l'admission technique se fait au moyen de certificats établis selon des modèles uniformes.

Une immobilisation ou un refus de véhicules par une autorité, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure d'un autre Etat ne sont permis que lorsque les RU ATMF, les RU APTU ou les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ne sont pas respectées.

Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie sous la responsabilité de l'OTIF.

2.1.3.4.9. La mise en vigueur

Avec la signature du Protocole de modification, dit de Vilnius, le 3 juin 1999, un pas important a été franchi pour le développement du trafic international ferroviaire.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la COTIF révisée, n'entreront toutefois en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats, donc probablement au mois de septembre 2006.

2.1.4. Les raccordements ferroviaires internationaux

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

Le dossier EuroCap-Rail tel qu'il a été présenté en juin 2003 en vue de son éligibilité parmi les projets prioritaires du réseau transeuropéen des transports prévoyait que l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire entre Bruxelles et Luxembourg serait rendue apte à la circulation à pleines performances de trains pendulaires. Ainsi il était notamment prévu de créer entre

Ciney et Libramont une nouvelle ligne à grande vitesse (300 km/h), court-circuitant la ligne actuelle très sinueuse. Par ailleurs, entre Namur et Ciney et entre Libramont et Luxembourg on prévoyait de porter la vitesse autorisée de 130 actuellement à 160, voire à 200 kilomètres à l'heure sur la ligne existante par des opérations de redressement du tracé. Le coût global d'infrastructures et d'équipements du projet total, tel que défini à l'époque, s'établissait à 749 millions d'euros, dont 389 millions d'euros pour maintenir le simple fonctionnement de la ligne dans des conditions acceptables, et 360 millions d'euros additionnels pour permettre le service à grande vitesse.

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 simple prolongation du TGV Est-Européen, qui à son tour a 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.

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.

Suite à l'entrevue ministérielle belgo-luxembourgeoise du 22 septembre 2003, un groupe de travail belgo-luxembourgeois, composé de représentants des deux administrations et des compagnies ferroviaires, avait été chargé de vérifier la consistance technique des travaux à retenir ainsi que le coût de leur réalisation en vue de pouvoir se prononcer sur les modalités de mise en œuvre de ce très important investissement.

Le rapport final SNCB / CFL du 29 mars 2004 a envisagé trois scénarios pour la partie belge, à savoir:

- scénario 1: dit projet EuroCap-Rail de base avec un relèvement de la vitesse à 160 km/h là où il est possible de le faire en restant sur l'assiette actuelle de la voie (coût 2004: 366 millions €, dont 283 millions € en maintien de capacité et 83 millions € en extension de capacité);
- scénario 2: projet EuroCap-Rail de base + ligne nouvelle entre Ciney et Libramont (coût 2004: 1.030 millions €);

scénario 3: projet EuroCap-Rail "sensu stricto" (coût 2004: 1.794 millions €).

Dans ses conclusions, le groupe de travail SNCB / CFL proposait notamment de réaliser une étude de marché afin d'évaluer de manière plus précise le potentiel de trafic. Cette étude a été effectuée pour le compte de la SNCB et des CFL par le consultant STRATEC et est terminée depuis le 22 novembre 2005.

Cette étude conclut notamment que la concurrence induite par les modifications prévues sur les grandes infrastructures ferroviaires en France et en Allemagne sera forte. Notamment, la mise en exploitation de la première phase de la ligne à grande vitesse Est Européenne risque de détourner le trafic Bruxelles-Strasbourg par Lille. Ces risques de concurrence conduisent à conclure qu'il faut réaliser au minimum le projet EuroCap-Rail de base.

En matière d'EuroCap-Rail, les gouvernements belge et luxembourgeois réunis en conseil commun le 30 novembre 2005 ont notamment retenu qu'

"en matière de mobilité et de transport, le projet EUROCAPRAIL, inscrit parmi les projets transeuropéens prioritaires, permet de relier entre elles les villes d'accueil des institutions européennes, tout en offrant la possibilité aux nombreux travailleurs frontaliers de profiter de services de plus grande qualité.

La Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg se félicitent des progrès intervenus en seulement une année. Sur initiative luxembourgeoise, l'idée de la mise en place d'un groupe financier a été relancée. La première réunion s'est tenue à Luxembourg le 20 septembre 2005. Les deux Ministres des Transports, Monsieur Renaat Landuyt et Monsieur Lucien Lux réunis à Luxembourg le 5 octobre 2005, ont confirmé leur volonté en ce qui concerne la réalisation du projet prioritaire RTE-T, EuroCapRail. M. Landuyt a souligné la détermination du côté belge d'effectuer les travaux de modernisation de la ligne concernée. Une décision sur le financement de cette entreprise sera disponible pour le premier semestre 2006. Le consultant STRATEC, a effectué pour le compte de la SNCB et des CFL une étude de marché quant au potentiel généré par le projet particulièrement en termes de nombre de voyageurs. Cette étude est terminée depuis le 22 novembre 2005. Cette étude conclut notamment que la concurrence induite par les modifications prévues sur les grandes infrastructures ferroviaires en France et en Allemagne sera forte. Notamment, la mise en exploitation de la première phase de la ligne à grande vitesse Est Européenne risque de détourner le trafic Bruxelles-Strasbourg par Lille. Ces risques de concurrence conduisent à conclure qu'il faut réaliser au minimum le projet SNCB de base.

Les deux Gouvernements réuniront une deuxième fois le groupe de travail chargé d'analyser le volet financier de l'ensemble du projet de manière, notamment, à pouvoir présenter un dossier concret aux instances européennes."

2.1.5. L'actualité ferroviaire

2.1.5.1. La stratégie de l'entreprise CFL

Après avoir obtenu la licence ferroviaire européenne et les certificats de sécurité pour le réseau ferré luxembourgeois, les CFL préparent actuellement une demande d'obtention d'un

certificat de sécurité valable pour un trafic international de marchandises de/vers la France, trafic que leur filiale EuroLuxCargo S.A. (ELC) compte pouvoir réaliser courant 2006.

Construction d'une plate-forme intermodale de ferroulage à Bettembourg.

Dans le but de revitaliser le secteur ferroviaire, en particulier le fret, et de promouvoir le transport combiné rail-route, il est envisagé d'aménager une plate-forme d'interconnexion entre le réseau routier et le réseau ferroviaire à Bettembourg.

Les Chemins de Fer Luxembourgeois ont opté pour le concept MODALOHR qui permet le transport de matériels routiers standards.

2.1.5.1.1. La sécurité dans l'entreprise

2.1.5.1.1.1. La sécurité ferroviaire

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, les CFL ont entamé les travaux pour la réalisation de leur «Safety Management System» (SMS).

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.

L'audit final du «Safety Management System» (SMS) 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.

2.1.5.1.1.2. La sécurité du travail

Les statistiques de l'année 2005 confirment la tendance décroissante du nombre d'accidents de travail auprès des CFL. En effet, une baisse de 11% des accidents de travail par rapport à 2004 est à noter, fruit des multiples efforts entrepris à travers l'ensemble de la société.

Ainsi, les analyses poussées des accidents ont permis de déceler des mesures préventives communiquées aux responsables locaux et qui permettront d'éviter des accidents semblables à l'avenir.

L'analyse des risques spécifiques existant aux différents postes de travail des Ateliers de Pétange a également été poursuivie. La durée d'exposition à ces dangers, la fréquence d'exposition ont permis de dresser un tableau des mesures immédiates à prendre et les responsables locaux ont été avisés de les transposer dans les meilleurs délais.

La nouvelle instruction générale No. 19, mise en vigueur en mars 2005 et traitant les audits de sécurité, permet un suivi beaucoup plus minutieux des mesures correctives et préventives. Dans ce cadre, la Division Sécurité des CFL a non seulement entrepris de nombreux audits dans l'intégralité des services, mais elle a également effectué un contrôle par échantillon d'audits réalisés par d'autres services.

A remarquer que les CFL ont réussi à éviter ainsi tout accident mortel depuis plus de sept ans.

En janvier 2005, les CFL ont transposé la campagne de l'Association d'Assurance contre les Accidents visant à entraver l'évolution néfaste du nombre des accidents de trajet. Pendant 12 mois et pour l'ensemble des services CFL, les agents ont été sensibilisés par des affiches et autre matériel didactique. Le résultat de cette campagne est encourageant, les accidents de trajet ayant diminué de 23 unités sur l'ensemble de l'année.

2.1.5.1.2. La qualité au sein de l'entreprise

Rendre plus attrayant le mode de transport par rail en offrant aux clients des gares accueillantes, un voyage agréable et un service client impeccable, c'est le défi que les CFL relèvent par la poursuite de leur démarche qualité. Les efforts réalisés dans le domaine de la qualité s'inscrivent parfaitement dans les objectifs de la politique nationale et européenne. A citer dans ce contexte, le livre blanc sur la politique européenne des transports, la stratégie adoptée pour garantir un développement durable ainsi que les programmes nationaux visant à augmenter la part de marché du transport en commun.

La qualité réalisée par les CFL sur le terrain est mesurée deux fois par an par l'institut indépendant tns-Ilres. D'une manière globale, les efforts menés sont rapportés dans les résultats très positifs des mesures. Les améliorations devront surtout être axées sur l'information portée aux voyageurs dans le train et la propreté des gares.

Afin de connaître l'opinion des clients sur les améliorations réalisées dans le domaine de la qualité, la qualité dite «perçue» a été mesurée en décembre 2005 au moyen d'une enquête directe auprès des clients. Les résultats de cette enquête seront disponibles en 2006. Ces indicateurs qualité seront également repris dans la formule d'intéressement établie par les CFL et le Ministère des Transports.

L'amélioration de la qualité passe également par la modernisation des infrastructures. En 2005, les gares et arrêts suivants ont été modernisés :

- Wiltz, Merkholtz, Paradiso, Mamer, Rodange et Mamer-Lycée au niveau de la signalisation,
- Belval-Usines (mise en place d'une passerelle permettant l'accès aux friches industrielles et à la Rockhal) ainsi que Mamer et Bertrange en ce qui concerne les infrastructures,
- Esch-sur-Alzette avec une modernisation de son centre d'accueil et de vente.

La modernisation de la gare de Luxembourg en vue de l'arrivée du TGV est programmée pour 2006. Les travaux de modernisation de la ligne Luxembourg-Pétange, dans le cadre de la mise à double voie de cette ligne seront poursuivis.

Ensemble avec les associations ADAPTH et Info-Handicap, les CFL ont organisé une formation de leurs agents portant sur l'accueil adapté aux personnes à mobilité réduite. En outre, les CFL ont acquis une chenille spéciale permettant l'accès aux quais aux personnes en fauteuil roulant pendant la phase de non-fonctionnement des ascenseurs en gare de Luxembourg. Des rampes mobiles ont été mises à disposition par la division qualité aux gares principales. Ces rampes permettront l'accès des fauteuils roulants dans les trains non adaptés aux personnes à mobilité réduite tels les automotrices Z2 et les trains internationaux.

2.1.5.1.3. L'entreprise et l'environnement

Conformément aux décisions de la première Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement, le Luxembourg a élaboré un 'Plan National pour un développement Durable' (PNDD) visant à atteindre un certain nombre d'objectifs dans des domaines comme l'équité socio-économique, la protection sociale, l'économie et la protection de l'environnement naturel et humain.

Favoriser le transport par rail et réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre constituent deux des sept objectifs environnementaux inscrits dans ce plan national. L'un des objectifs majeurs de notre société est la réalisation de nouvelles infrastructures afin d'augmenter ainsi la capacité de circulation des transports en public et la qualité de service des voyageurs. Les CFL poursuivent activement toutes les démarches en vue de l'obtention des autorisations nécessaires pour la construction et l'exploitation de ces nouveaux projets d'infrastructure. Notons que l'autorisation délivrée par le Ministre de l'Environnement pour la construction de la mise à double voie Luxembourg vers Pétange a été transmise aux CFL en novembre 2005. Les travaux visant à satisfaire les conditions environnementales imposées dans cette autorisation seront entamés et poursuivis en 2006. Dans ce cadre s'inscrivent des réunions de concertation avec les autorités compétentes comme l'administration de l'environnement concernant la protection de l'environnement humain et l'administration des eaux et forêts concernant la protection de la nature.

Les démarches tendant à obtenir les autorisations nécessaires pour l'élargissement du viaduc Pulvermühle, pour la mise à double voie Luxembourg-Sandweiler et la nouvelle ligne vers le Kirchberg seront poursuivies en 2006.

Une demande d'autorisation a également été introduite fin 2005 pour la réalisation des travaux projetés en gare de Luxembourg. Cette demande sera complétée en vue de l'autorisation des travaux d'aménagement dans la gare, telle que la mise en place d'une climatisation et la mise en conformité au point de vue sécurité.

Les travaux d'assainissement entamés dans le cadre de la construction du Centre de Remisage seront poursuivis en 2006.

2.1.5.1.4. *Le transport de personnes*

2.1.5.1.4.1. Le trafic voyageurs international organisé en autonomie commerciale

Pour ce qui est du trafic au départ, le cumul des quatre premiers trimestres de l'exercice 2005 affiche une progression du chiffre d'affaires de quelque 6,00%, généré surtout par le trafic entre le Luxembourg et ses trois voisins immédiatement limitrophes, à savoir l'Allemagne (+11,10%), la Belgique (+3,61%) et la France (+7,66%).

Les trafics à destination de la Suisse et de l'Italie restent en régression, ce surtout suite à la détérioration, depuis 2002, de l'offre-train sur l'axe Bruxelles – Luxembourg – Suisse - Italie.

La commercialisation des produits-phares vers la Belgique montre une tendance très rassurante, le chiffre d'affaires ayant progressé de l'ordre de quelque 10% pour le produit ESCAPADE et de 7% pour le produit PASS PARTOUT.

Pour ce qui est de l'offre spéciale "Tagesrückfahrkarte Trier" elle progresse de quelque 6,5% en nombre de tickets vendus.

2.1.5.1.4.2. La ponctualité

En ce qui concerne le trafic international, une légère augmentation de la ponctualité est à signaler. En effet, la régularité des trains internationaux a augmenté de 1,8 points pour se positionner à 86,5%. Au niveau des relations transfrontalières, l'axe Luxembourg-Trier reste le moins ponctuel avec un taux de 89,9%, suivi du sillon Luxembourg-Thionville (90,6%). Notons toutefois qu'en général le taux de la ponctualité du trafic transfrontalier a augmenté de 0,6 points par rapport à l'année 2004.

2.1.5.1.5. *Le transport de fret*

Au total quelque 34.568 trains de fret, dont 4.292 trains de desserte des embranchements privés ont circulé pendant l'année 2005. Ces 34.568 trains ont parcouru 863.294 km. Par rapport à 2004 le nombre de trains de fret a diminué de 24,8% et le kilométrage parcouru a diminué de 23,4%. A partir du 11.12.2005, un deuxième opérateur fret (SNCF FRET) était admis à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois. Cet opérateur a fait circuler 47 trains pour la desserte de MITTAL STEEL.

Les analyses de la ponctualité ont montré que 84,8% (80,3% en 2004) des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (85,9% pour les trains de fret internationaux et 86,8% pour les trains de fret nationaux).

2.1.5.1.5.1. L'évolution du trafic fret

Le tonnage total Fret accuse une chute considérable de l'ordre de 31,7%. Cette évolution négative s'explique par des phénomènes de détournement de trafics en transit et par un très mauvais début d'année dans le secteur de la sidérurgie.

Unité : millier de tonnes

<i>Trafic total</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2005/2004</i>	<i>2005/2003</i>
Départ / Arrivée	7.744	7.999	6.215	- 22,3	- 19,7
Transit	6.036	6.721	3.407	- 49,3	- 43,6
Sous-total	13.780	14.720	9.622	- 34,6	- 30,2
National	2.440	2.356	2.038	- 13,5	-16,5
Total	16.220	17.076	11.660	- 31,7	- 28,1

Ce premier tableau montre une baisse de 34,6% pour le tonnage transporté en trafic international alors que le trafic national diminue de 13,5%.

Unité : millier de tonnes-km

<i>Trafic total</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2005/2004</i>	<i>2005/2003</i>
Départ / Arrivée	252.631	276.888	222.088	- 19,8	- 12,1
Transit	229.799	241.951	123.041	- 49,1	- 46,5
Sous-total	482.430	518.839	345.129	- 33,5	- 28,5
National	85.653	81.195	74.938	- 7,7	- 12,5
Total	568.083	600.034	420.067	- 30,0	- 26,1

Les tonnes/kilomètres diminuent de 33,5% en trafic international et de 7,7% en trafic national.

2.1.5.1.5.2. Le trafic intérieur

La baisse de 13,5% du trafic national concerne surtout le secteur de la sidérurgie.

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

La diminution de 22,3% se manifeste surtout dans les secteurs de la sidérurgie (ferrailles, demi-produits et produits finis).

2.1.5.1.5.4. Le trafic de transit

Les tonnages transportés en transit sont réduits de moitié.

Le basculement sur la rive droite du Rhin des trafics INTERCONTAINER et du trafic de produits pétroliers Anvers-Suisse ainsi que les détournements de trafic sur l'itinéraire direct franco-belge via Athus ont un effet néfaste sur le trafic de transit via les CFL.

2.1.5.1.5.5. Le trafic combiné

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

Unité : millier de tonnes

<i>Trafic intermodal</i>	2003	2004	2005	variations en %	
				2005/2004	2005/2003
International					
Départ	137,3	94,4	110,5	- 17,1	- 19,5
Arrivée	115,9	80,0	83,0	- 3,8	- 28,4
Transit	2.774,4	3.180,9	1.836,7	- 42,3	- 33,8
Sous-total	3.027,6	3.355,3	2.030,2	- 39,5	- 32,9
National	36,1	34,9	31,8	- 8,9	- 11,9
Total général	3.063,7	3.390,2	2.062,0	- 39,2	- 32,7

Unité : millier de tonnes - km

<i>Trafic intermodal</i>	2003	2004	2005	variations en %	
				2005/2004	2005/2003
International					
Départ	2.626	1.585	2.725	+ 72,0	+ 37,7
Arrivée	2.480	1.899	2.357	+ 24,1	- 5,0
Transit	98.630	113.232	65.976	- 41,7	- 33,1
Sous-total	103.736	116.716	71.058	- 39,1	- 31,5
National	1.733	1.674	1.523	- 9,0	- 12,1
Total général	105.469	118.390	72.581	- 38,7	- 31,2

Le trafic combiné accuse une diminution de près de 40 % en tonnages transportés.

L'évolution positive des trafics Import / Export et la création de certains nouveaux trains en transit ne peuvent compenser les pertes de tonnages dues au basculement des trafics de transit INTERCONTAINER vers la rive droite.

2.1.5.1.6. Les ressources humaines

2.1.5.1.6.1. Le personnel actif

Le tableau ci-après regroupe les embauchages, s'élevant au total à 40 agents, respectivement les reprises soit après un congé sans traitement (16 agents), soit d'une filiale CFL (2 agents), réalisés au cours de l'exercice 2005 pour la société mère des CFL :

Carrière inférieure	23	agents
Carrière artisanale	16	agents

Carrière moyenne	1	agents
Carrière supérieure	18	agents
Total	58	agents

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 79, l'effectif sur place a connu une diminution de 21 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 2969 ETP¹, tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2005 s'est élevé à 2985 personnes.

Ci-après le tableau récapitulatif du personnel du groupe CFL sur place en date du 31 décembre 2005 :

	<i>Hors statut</i>	<i>Cadre permanent</i>	<i>Personnel auxiliaire</i>	<i>Autres</i>	TOTAL	<i>ETP à déduire²</i>	<i>TOTAL ETP</i>
Société mère	44	2915	23	3	2985	28,35	2956,65
ELC	0	31		7	38	1	37,00
CFL-Evasion	0	2		6	8	0,5	7,50
CFL-Immo	1	5		2	8		8,00
C.L.B. S.A.	0	0		34	34		34,00
ACTS S.A.	0	0		17	17		17,00
Totaux	45	2953	23	69	3090	29,85	3060,15

2.1.5.1.6.2. Personnel retraité

A la date du 31 décembre 2005, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3842.

2.1.5.1.7. Les moyens d'exploitation

2.1.5.1.7.1. Les installations fixes et les équipements

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 2005, la longueur totale des lignes s'élève à 275 kilomètres, dont 140 kilomètres à double voie et 135 kilomètres à voie unique.

¹ Equivalent Temps Plein

² mi-temps, temps partiel

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

Le réseau ferré comprend entre autres 1.012 appareils de voie. 95% du réseau sont électrifiés, soit une longueur totale de 575 kilomètres de voies, dont 48 kilomètres de voies en courant continu 3 kv et 527 kilomètres de voies en courant alternatif monophasé 25 kv/50Hz.

Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

Installation d'un système de contrôle de la vitesse des trains ERTMS / ETCS

La mise en service pour trains commerciaux du lot 1 (Cruchten - Ettelbruck - Bürden ; Ettelbruck – Bissen ; Ettelbruck – Diekirch) a eu lieu le 1er mars 2005, celle du lot 2 (Luxembourg-Pulvermühle - Sandweiler-Contern ; Luxembourg-Pulvermühle – Mersch) le 16 décembre 2005. Pour le lot 3 (Bürden – Troisvierges), les travaux d'études et de programmation ont débuté, pour le lot 4 (Luxembourg - Dippach-Reckange), les travaux d'études et de programmation ainsi que les travaux de montage en campagne sont en cours.

Mobilité.lu et les projets en relation avec la mobilité

Raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et de Findel

- La finalisation des études pour l'Avant Projet Détaillé du volet génie civil est entamée, les travaux de terrassement pour le nouvel arrêt Aérogare sont réalisés.

Ligne Zoufftgen - Luxembourg

Aménagement d'une troisième voie dans le triangle de Fentange.

- Achèvement des travaux de génie civil et d'électrification, modernisation des installations de sécurité par l'installation d'un poste de signalisation décentralisé à Berchem avec intégration de la commande dans le Poste de Signalisation Informatisé de Luxembourg.
- 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.

Mise à double voie de la ligne Pétange - Luxembourg

- Les études de génie civil concernant la mise à double voie de la ligne ainsi que les études relatives aux mesures compensatoires concernant la protection de la nature ont été poursuivies. Toutes les études géotechniques ont été adjugées et démarrées.
- Les études d'avant-projet détaillé entre Pétange et Dippach sont achevées.
- Les études en vue de la suppression des passages à niveau de la ligne ont été poursuivies sous le pilotage de l'Administration des Ponts et Chaussées. Les travaux de génie civil pour la suppression du passage à niveau N° 2 à Bascharage ont été mis en soumission.
- Les travaux de génie civil concernant les trois premiers ponts de la ligne entre Pétange et Bascharage ont été réalisés respectivement sont en voie d'achèvement.
- Les travaux de génie civil pour l'aménagement des plates-formes des voies entre Pétange et Bascharage ont été adjugés et ont débuté.

- Les travaux de génie civil pour la construction des infrastructures de la halte de Bascharage ont été adjugés et ont débuté.
- Les travaux de génie civil pour l'aménagement des plates-formes des voies entre Bascharage et Schouweiler ont été mis en soumission.
- Les travaux de génie civil pour la construction d'un mur de soutènement à Bascharage ont été mis en soumission.
- Les travaux de stabilisation du talus situé au PK 2,500 ont été achevés.
- Les travaux de reconstruction du passage supérieur situé au PK 6,800 ont été achevés sous le pilotage de l'Administration des Ponts et Chaussées avec le concours des CFL.
- Adaptation des installations caténaires.
- Début des travaux caténaires pour la mise à double voie de la ligne.

Aménagement de la tête Nord de la Gare de Luxembourg

- Les études Avant Projet Détaillé pour la construction d'un nouveau viaduc à Pulvermühle ont été poursuivies.
- Les travaux de génie civil pour la modernisation du souterrain Sud et le renouvellement des quais à voyageurs ont été mis en soumission et les travaux ont été adjugés fin décembre.
- Adaptation et déplacement des câbles de télécommunications en vue de la modernisation des installations fixes dédiées aux voyageurs.

Nouvelle gare ferroviaire à Belval-Usines

- Remise d'un projet de dossier Avant Projet Détaillé.
- Construction d'une nouvelle passerelle provisoire.
- Adaptation des installations caténaires dans le cadre de la construction d'une passerelle provisoire pour piétons.

Ligne de Bettembourg - Dudelange/Extension de la ligne vers Volmerange-les-Mines

- Les travaux de construction d'un souterrain pour voyageurs et d'un deuxième quai en gare de Dudelange-Usines ont débuté en automne.

Construction d'un Centre de Remisage et de Maintenance en Gare de Luxembourg.

- Implantation d'un bâtiment modulaire pour les besoins des Services GR et TR. Les travaux de génie civil et de pose du bâtiment ont été achevés.
- Les études et les mises en soumission pour la réalisation du Centre de Remisage et de Maintenance ont été poursuivies et les travaux ont été entamés.
- Les travaux de dépollution au dépôt de Luxembourg en vue de la réalisation du nouveau Centre de Remisage et de Maintenance sont en cours.

Autres projets et travaux

Renouvellement et entretien aux bâtiments et ouvrages

Bâtiment voyageurs de la Gare de Luxembourg

- Les travaux de renouvellement complet de la toiture du hall principal ont été achevés.
- Création d'un Centre d'Accueil et de Vente. Les études d'avant-projet et de projet d'exécution ont été entamées. Les travaux de relogement de la consigne et du bagage dans des conteneurs ont été achevés.

Ligne Kautenbach - Wiltz

- Les travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la modernisation de la ligne ont été achevés, tout comme les travaux de renouvellement des quais à voyageurs en gares de Wiltz, Merkholtz et Paradiso.

Ligne du Nord

- Les travaux relatifs au remplacement du pont rivière et passage inférieur situé au PK 85,122 (Troisvierges) ont été achevés.
- Les travaux en vue de la reconstruction de 23 ont été entamés.
- Des études en vue de la sécurisation des talus sont en cours de concert avec le Service de la Gestion de l'Eau et le Ministère de l'Environnement.
- Des abris voyageurs respectivement vélos ont été construits en gares de Kautenbach et Diekirch.

Ligne Luxembourg - Wasserbillig

- Halte de Manternach. Les travaux de réaménagement du parking d'accueil P&R et la confection d'un socle pour abris voyageurs ont été achevés.
- Des abris pour voyageurs respectivement vélos ont été construits en gares de Merttert, Manternach, Wecker et Oetrange.
- Gare de Wecker. Les travaux de remise en état de la toiture du bâtiment-voyageurs ont été achevés.

Ligne Pétange - Luxembourg et Pétange - Rodange

- Gare de Rodange. Les travaux de fourniture, montage et mise en service d'une installation d'éclairage des entrevoies de la gare (5 mâts d'une hauteur de 30 m) ont été achevés.
- Les travaux de génie civil relatifs à la construction du nouvel arrêt « Pétange-Lycée » sont en cours.

Ligne Luxembourg - Kleinbettingen

- Gare de Bertrange-Strassen. Les travaux de renouvellement des deux quais à voyageurs et d'extension du parking d'accueil P&R ont été entamés. Les travaux de remise en état des façades du poste directeur ont été achevés.
- Gare de Mamer. Les travaux de renouvellement des deux quais à voyageurs et les travaux de remise en état du bâtiment-voyageurs ont été achevés.

Ligne Zoufftgen - Luxembourg

- Les travaux en vue de l'élargissement du passage inférieur situé au PK 12,172 et de la sécurisation des aqueducs situés aux PK 8,150 et 12,100 ont été achevés.
- Gare de Bettembourg. Aménagement d'une gare routière et extension du parking. Les travaux de remise en état des façades et des toitures du bâtiment-voyageurs, de la lampisterie et de l'ancienne halle à marchandises avec ancien bâtiment douanes ont été mis en soumission.

Ligne Bettembourg - Esch/Alzette

- Les travaux relatifs au renouvellement de deux aqueducs et du drainage sur le tronçon de Noertzange à Schiffange ont été adjugés et les travaux seront réalisés en 2006.
- Les travaux relatifs à la remise en état du passage inférieur situé au PK 6,571 sont en cours.

Ligne Bettembourg - Dudelange

- Les travaux de génie civil pour le renouvellement du quai à voyageurs et du parking P&R en gare de Dudelange-Ville ont été mis en soumission et les travaux ont été entamés.

Renouvellement et modernisation aux installations de voie

Ligne Kautenbach - Wiltz

- Achèvement du 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 Esch-sur-Alzette - Audun-le-Tiche

- Renouvellement du tronçon de la ligne entre la frontière française et Audun-le-Tiche. Dépose de deux appareils de voie et pose de 1.150 m de voie courante sur traverses en béton monobloc et ballast en pierres naturelles.

Réseau CFL

- Aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie.

Adaptations et modernisation aux installations de signalisation et de télécommunication

Dans le cadre du projet de modernisation et uniformisation des passages à niveau sur le réseau CFL, 6 passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée.

Gare de Luxembourg

- Mise en service d'un système d'enregistrement et d'archivage pour postes de signalisation informatisés permettant d'enregistrer, de gérer et d'archiver sur support informatique toutes les informations quant au déroulement du trafic ferroviaire notamment les irrégularités et dérangements survenus.
- Aménagement d'un poste de travail supplémentaire et remplacement des écrans cathodiques par des écrans TFT au poste de signalisation informatisé de Luxembourg.
- Remplacement des circuits de voie par des compteurs d'essieux sur le tronçon Luxembourg-Nord et le viaduc de Pulvermühle.
- Aménagement de compteurs d'essieux sur le tronçon de ligne de Luxembourg à Bertrange-Strassen en remplacement des circuits de voie.

Gares de Dommeldange, Dippach-Reckange et Syren

- 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 télécommunications et intégration dans le poste de desserte à Luxembourg.

Gares d'Oetrange, Roodt et Wecker

- Pose des nouveaux bâtiments modulaires de Roodt et de Wecker et aménagement des équipements en cabine en vue du remplacement des postes à relais Integra et modernisation des installations de sécurité par l'aménagement de postes de signalisation décentralisés avec intégration de la commande dans le poste de signalisation informatisé (PSI) de Wasserbillig.

Le matériel roulant

Le matériel de traction

Jusqu'à la fin de l'exercice 2005, les CFL ont procédé à la mise en service des sept dernières locomotives électriques «bifréquence – bitension» 15 kV/16,7 Hz - 25 kV/50 Hz du type BR 185.1 de la série 4000 faisant partie du marché adjugé à la firme BOMBARDIER pour la fourniture d'une totalité de 20 locomotives.

Au cours de l'année 2005, les CFL ont pris en location auprès de la société Angel Trains Cargo deux locomotives diesel-hydraulique de manœuvre supplémentaires du type VSFT G1000.

Les moyens de traction dont disposent les CFL au 31.12.2005 sont :

- 19 locomotives électriques de ligne bitension 3 kV/25 kV
- 20 locomotives électriques de ligne bitension/bifréquence 15 kV/16,7 Hz - 25 kV/50 Hz,
- 14 locomotives diesels-électriques,
- 14 locomotives diesels-électriques de manœuvre,
- 11 locotracteurs,
- 6 locomotives électriques bicourant en location,
- 8 locomotives diesels-hydrauliques de manœuvre en location.

Le matériel roulant voyageurs

Dans le cadre du marché CFL/BOMBARDIER pour la fourniture de 85 voitures à 2 niveaux, les CFL ont procédé au cours de l'année 2005 à la mise en service de :

- 7 voitures intermédiaires de 2^{ème} classe,
- 15 voitures intermédiaires de 1^{ère} et 2^{ème} classe,
- 18 voitures-pilotes de 1^{ère} et 2^{ème} avec compartiment multifonctionnel apte au transport de personnes à mobilité réduite.

Dans le cadre du marché CFL/ALSTOM pour la fourniture de 12 automotrices TER2N-ng, six automotrices TER2N-ng de la série 2200 ont été mises en service au cours de l'exercice 2005.

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comprend au 31.12.2005:

- 22 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz,
- 9 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,
- 52 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 2^{ème} classe,
- 15 voitures intermédiaires de 1^{ère} et 2^{ème} classe,
- 18 voitures-pilotes de 1^{ère} et 2^{ème} avec compartiment multifonctionnel apte au transport de personnes à mobilité réduite,
- 2 voitures omnibus « Wegmann » marquées RIC pour le trafic international (avec blocage des portes).

En 2005, le système de sécurité ETCS niveau 1 a été monté sur deux locomotives de la série 3000. Jusqu'à la fin de l'exercice 2005 les différents engins dotés du système ETCS ont parcouru quelque 18.500 km sans incident de service. Pour 2006, il est prévu d'équiper les 18 automotrices restantes de la série 2000 avec ce nouveau système de sécurité ETCS.

Afin de pouvoir exploiter les locomotives série 3000 avec les voitures 2N Bombardier en rames réversibles, les CFL ont signé deux marchés avec les firmes ALSTOM et BOMBARDIER pour la fourniture et l'installation d'un système d'adaptation électrique sur les locomotives CFL série 3000. Les travaux de modification des locomotives débuteront au cours du premier semestre 2006.

Le matériel remorqué fret

Acquisitions

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 de la totalité des 83 wagons se terminait début 2005.

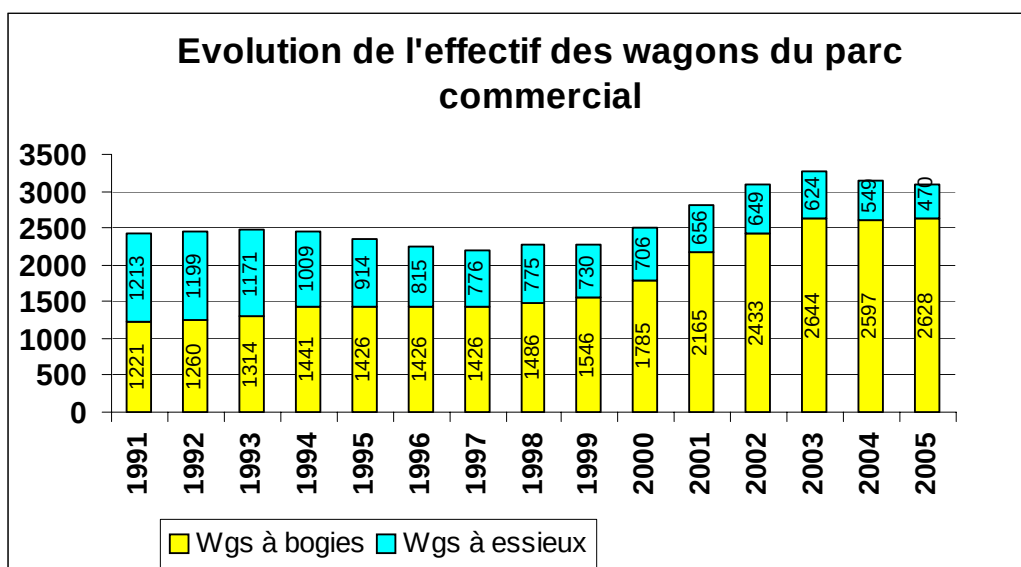
Locations

- 58 wagons Rbps ont été loués auprès de la B-Cargo jusqu'à 2006.
- 48 wagons Smmps et 16 wagons Smmnps, adaptés pour le transport de brames, ont été loués auprès de OnRail.
- 15 wagons Fas ont été loués auprès de France Wagons. Vu que ces wagons circulent dans une navette interne, ils ont gardé leurs numéros P-SNCF.

Retraits

- 40 wagons Rmms loués ont été retirés du parc suite résiliation du contrat de location avec SFH.
- 36 wagons Rns loués ont été retirés du parc suite à une adaptation du contrat de location avec AAE.
- Vu que EuroLuxCargo n'avait plus d'utilité pour les 26 wagons Taoos CFL, ils ont été vendus à Transurb Technirail.

- 142 wagons ont été mis hors service suite avarie grave ou mauvais état général



En fin d'exercice 2005 le parc du matériel remorqué fret des CFL comptait un total 3098 wagons, dont 481 wagons loués. 98,71 % de ces wagons, soit 3058 unités, sont aptes au trafic international. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

La capacité de transport du parc de wagons CFL a diminué de 372 tonnes à 173.214 tonnes. La capacité moyenne par wagon a atteint 55,91 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 16,21 ans.

Particuliers

La filiale ACTS a immatriculé auprès des CFL 124 wagons plats à bogies du type Slps. Le propriétaire des 64 wagons Slps, initialement loués par ACTS via les CFL, était d'accord de vendre ces wagons à ACTS.

Le matériel roulant routier

Le Service BU dispose d'un parc routier comprenant 34 autobus standard et 21 autobus articulés, dont 5 autobus à plancher surbaissé.

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

En 2005, 14 autobus standard de la marque VOLVO BERKHOF ont été remplacés par des autobus de la marque MAN. En 2006, 4 autobus à plancher surbaissé et 7 autobus articulés à plancher surbaissé seront fournis par Mercedes-Benz Leudelage.

2.1.5.1.7.2. L'informatique

Les réalisations software

En juin 2005, les CFL ont mis en ligne la première partie de leur nouveau portail Internet, à savoir l'espace voyageurs. Parmi les nombreuses rubriques attractives du site, la consultation des renseignements horaires et la vente en ligne de billets ont été réalisés en partenariat avec les réseaux de chemin de fer DB et SNCB. Courant 2006, les autres espaces du portail seront réalisés et l'intégralité du portail sera disponible en langues allemande et anglaise.

Des outils de communication se basant sur les techniques de téléphonie mobile ont été mis en place pour faciliter l'interaction entre les postes de commande et le personnel d'accompagnement des trains.

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 maintenance des équipements techniques, de gestion des achats et de suivi des pannes du matériel roulant. Par ailleurs, la gestion financière d'une septième filiale des CFL est réalisée en 2005 avec le même logiciel SAP.

Les systèmes d'information CFL relatifs à la vente-voyageurs ont été adaptés pour accompagner l'arrivée du billet électronique e-go dans les bus CFL.

Dans le domaine du fret, les CFL ont réalisé leur adhésion au projet ISR de suivi du parcours des wagons en Europe et l'utilisation de l'extranet de gestion des lettres de voiture e-ldv a été étendue à trois nouveaux clients. Une application informatique, gérant la succession de l'arrivée des trains en gare, sert de plate-forme de communication en temps réel dans les gares de Luxembourg, Pétange et Bettembourg ; une extension à d'autres gares est en cours de réalisation.

Infrastructure informatique

Les CFL ont pris part à la mise en place de l'infrastructure informatique de la future société Sibelit implantée à Luxembourg. Les CFL ont également adhéré à la communauté Hermès, un nœud du réseau télématique des chemins de fer Hermès a été installé à Luxembourg et permet d'assurer en toute autonomie l'échange d'informations-métier avec les réseaux de chemins de fer étrangers.

2.1.5.2. Les transports publics

2.1.5.2.1. *Les transports publics par rail*

2.1.5.2.1.1. Les transports nationaux

Résultats des comptages effectués par ILReS au mois d'octobre 2005

Les résultats des comptages en question ont permis d'enregistrer une progression de quelque 5 % par rapport à l'exercice 2004.

	2005	2004
Nombre (hebdomadaire) de clients du lundi au vendredi :	298.602	286.907
Nombre (hebdomadaire) de clients du lundi au dimanche :	340.781	326.621

Recettes réalisées dans le cadre du Service Public

En ce qui concerne les recettes réalisées dans le cadre du Service Public au cours de l'exercice 2005, une augmentation moyenne de 5,04 % du chiffre d'affaires a pu être constatée par rapport à celui se rapportant à l'exercice 2004.

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

- abonnements «réseau 50%» (+10,78%),
- abonnements «réseau 1re classe» (+10,30%),
- abonnements «courte distance» (+7,44%),
- abonnements «réseau» (+6,94%),
- carnets de billets «réseau» (+6,38%).

Ponctualité

Pour l'année 2005, 1485 sillons de trains étaient alloués, dont 875 au trafic voyageurs et 245 au trafic fret. 365 sillons étaient des parcours de service ou des locomotives circulant à vide. Côté trains de voyageurs, on note 234.046 trains ayant parcouru 6.302.977 km. Par rapport à l'an 2004, le nombre de trains voyageurs a augmenté de 1,1% et le kilométrage parcouru de 1,8%.

Le degré de ponctualité des trains de voyageurs du service national (i.e. retard inférieur à 5') qui, en 2004 était en moyenne de 96,1%, a diminué au cours de l'année 2005 de 0,5 points pour arriver à un taux de ponctualité de 95,6%. Ce recul est la conséquence d'un accroissement des incidents en relation avec la circulation des rames réversibles DOSTO.

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 2005 un total de 595 doléances comprenant 869 points de réclamations ou de suggestions.

Ceci constitue une progression de 25% pour le nombre total des réclamations et de 32,27% pour les points de réclamations par rapport aux dossiers traités au cours de l'exercice 2004.

Ce net accroissement du nombre des réclamations s'explique principalement par le fait que les réclamations enregistrées au niveau des retards respectivement les suppressions de trains ont considérablement augmenté. Bien que les nouvelles voitures 2 niveaux aient été bien accueillies par nos clients, d'autres sujets de réclamations sont apparus (p.ex. climatisation, problèmes techniques).

Infractions tarifaires

En 2004, le logiciel NOTICK a été installé au sein du Service AV afin d'optimiser le traitement des infractions tarifaires. Le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité 2.545 infractions au cours de l'année 2005 dont

- 46% ont été régularisées par paiement,
- 16% ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.),
- 39% sont en cours de traitement.

Sûreté

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 au début de l'exercice 2005 et l'implémentation définitive du logiciel WACH-OFFICE au sein des autres Services s'est effectuée permettant ainsi à ces Services de gérer de façon autonome leur accès à WACH-OFFICE.

2.1.5.2.1.2. Les transports régionaux transfrontaliers

L'année 2005 est marquée par une forte reprise du trafic frontalier et se solde par un accroissement de la vente des abonnements mensuels :

- les abonnements FlexWay, destinés à la clientèle lorraine affichent une progression considérable de quelque 14,00% par rapport à l'exercice antérieur ;
- les cartes-train SNCB-CFL, dont notamment la relation Arlon-Luxembourg, destinées aux navetteurs fer belges, vendus à 15100 exemplaires en 2005, représentent une augmentation appréciable de quelque 10,00 % par rapport à l'exercice antérieur ;
- les abonnements OekoCard distribués par les CFL et destinés aux frontaliers de la région de la Ville de Trèves, se stabilisant autour de quelque 60 exemplaires par mois.

2.1.5.2.2. Les transports publics par route

2.1.5.2.2.1. 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 152, est attaché au poste central de Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbrück.

<i>Luxembourg</i>	<i>Echternach</i>	<i>Ettelbrück</i>
118	20	14

Pendant l'exercice 2005, le personnel de conduite a totalisé 4.872.746 km, dont 4.752.713 kilomètres dans le cadre du contrat de service public (RGTR).

L'atelier de réparation du Service BU a pour charge l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 55 autobus et 185 véhicules de service.

2.2. Les transports publics par route

2.2.1. Les initiatives législatives

2.2.1.1. Projet de loi modifiant

- a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics
- b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

Le projet de loi en question a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en sa séance du 21 mars 2005.

Le projet de loi en question fait 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»*.

En effet, la loi du 29 juin 2004 précitée a confié toutes les missions en relation avec l'organisation des transports publics à un établissement public, dénommé Régie Générale des Transports Publics (RGTP). Une approche intégrée pour l'organisation des transports publics ne peut cependant uniquement générer des plus-values substantielles si les opérateurs nationaux CFL et RGTR ainsi que les opérateurs publics régionaux, voire locaux, tels que les TICE et les AVL sont associés à la planification de l'offre.

Cette séparation entre l'autorité organisatrice et les opérateurs doit être assouplie voire éliminée en matière de coopération entre les opérateurs, de promotion en faveur des transports publics ou encore de communication avec le public.

Dans cette lignée, le projet de loi susmentionné se propose de maintenir la fonction d'autorité organisatrice au sein du Ministère des Transports et de compléter cette fonction en vertu du principe de la complémentarité par une entité de concertation et de coopération, par une Communauté des Transports («Verkehrsverbund»), successeur juridique de l'établissement public «Régie Générale des Transports Publics».

L'organisation des transports publics continue à porter sur les transports publics par rail et par route à caractère national et transfrontalier. Le Ministre des Transports peut cependant conclure des conventions en matière de transport public avec des communes et des syndicats de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public.

La structure d'organisation projetée des transports publics vise donc une répartition claire des missions entre:

- l'Etat en tant qu'autorité organisatrice des transports publics,
- les opérateurs chargés de l'exploitation des transports publics et
- la Communauté des Transports, organisme de coopération réunissant des représentants de l'Etat, des communes, des usagers et des opérateurs.

Au vu du départage des responsabilités entre le Ministre des Transports en tant qu'autorité organisatrice et la Communauté des Transports en tant qu'entité de concertation et de coopération dans le domaine des transports publics, les opérateurs clé actuels (AVL, TICE, SNCFL et FLEAA) peuvent être représentés au conseil d'administration de la Communauté des Transports.

Le présent projet de loi se distingue de loi du 29 juin 2004 sur les transports publics non seulement par la représentation des différents acteurs dans les structures de décision de la Communauté des Transports, mais également par le renforcement de la dimension locale et régionale de l'organisation des transports publics. Afin de satisfaire tant sur le plan local que sur le plan régional aux besoins en matière de mobilité, les communes et syndicats de communes sont encouragés d'élaborer avec le concours du Ministre des plans de déplacement locaux et régionaux.

En outre, des conférences régionales de transport sont instituées afin de coordonner les demandes émanant des communes d'une région déterminée. La mise en œuvre de la planification ainsi que de l'organisation régionales conformément au programme directeur d'aménagement du territoire et au concept intégré des transports et du développement spatial (IVL) s'en verra renforcée. En effet, la création de conférences régionales de transport dans le cadre du présent projet de loi peut servir de catalyseur afin de parvenir à une coopération accrue entre les différentes communes et les autorités nationales dans le domaine concret de l'organisation des transports publics.

Le présent projet de loi a finalement pour but de procéder

- à une clarification de certaines dispositions, dont notamment celles qui traitent des règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes et gares desservis dans le cadre des services de transports publics;
- à une uniformisation de la terminologie pour déterminer les services de transport qui sont à qualifier de services de transports publics et
- à une mise en conformité de la loi du 29 juin 2004 avec l'instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière de création d'établissements publics.

2.2.1.2. Le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics

Le règlement grand-ducal en question porte exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. Il traite d'une part des conditions d'octroi, de validité ainsi que du retrait de l'autorisation d'établissement et d'exploitation d'un service de transport public ; et d'autre part du contrat de service public conclu entre le Ministre et l'exploitant ainsi que du prix des titres de transport.

2.2.2. **Le RGTR – Régime Général des Transports Routiers**

Le RGTR a assuré en 2005 la communication de 572 localités du Grand-Duché et de 31 localités transfrontalières. Les acteurs consistent en 28 entreprises d'autobus privées et 1 entreprise publique (CFL).

Le RGTR est organisé sur 248 lignes d'autobus, dont 30 % assurent un transport spécifique d'élèves aux lycées et lycées techniques.

La majorité des lignes régulières (± 60 %) fonctionnent suivant des horaires cadencés.

Pour pouvoir suivre la demande toujours croissante des voyageurs, 414 autobus ont circulé suivant des roulements permanents (toute la journée) et 95 autobus ont fournis un service uniquement aux heures de pointe (1 à 2 heures par jour).

Les 509 ont autobus effectué un total de 36.920.000 kilomètres par an.

Suivant les estimations récentes (2005), le nombre de voyageurs transporté par jour ouvrable s'élève à 115.000.

A noter au niveau du confort que la moyenne d'âge des autobus en service 2005 est de 4 ans et que tout le parc des véhicules (100 %) est équipé de climatisations.

Parmi les réalisations les plus récentes en 2005 il y a lieu de citer :

- 1) Dans le domaine des transports d'élèves, les lignes 340 Mersch-Kehlen-Mamer et 982 Luxembourg-Strassen-Mamer ont dû être renforcées à partir du 1^{er} janvier 2005, compte tenu du fait que la population scolaire du Lycée de Mamer a augmenté de 2003/04 à 2004/05 de plus de 650 élèves. Les coûts relatifs à la mise en service d'autobus supplémentaires suivant les besoins recensés s'élevaient à resp. 202.000 € (ligne 340) et 196.000 € (ligne 982) pour l'exercice 2005.

Le 15 septembre 2005, les lignes 205 Esch-Mondercange-Bergem-Luxembourg, 131 Grevenmacher-Luxembourg/Limpertsberg, 193 Hassel-Luxembourg et 241 Clemency-Luxembourg ont été renforcées suite à des surcharges annoncées pour l'année scolaire 2005/06. Coût à charge de l'exercice 2005 : 74.000 € (ligne 205), 82.000 € (ligne 131), 72.000 € (ligne 193) et 75.000 € (ligne 241).

Les lignes 338 Koerich-Mamer et 342 Bascharage-Mamer ont été renforcées le 15 septembre par 2 autobus supplémentaires dont le coût total s'élève à ± 150.000 € à charge de l'exercice 2005.

La ligne 590 Perlé-Rédange-Ettelbruck a été renforcée le 15 septembre 2005 en raison d'un nombre élevé d'élèves de la région de Rédange inscrits aux Lycées d'Ettelbruck et Diekirch. Coût pour 2005 : ± 88.000 €.

Un nouveau service scolaire 113 Echternach-Junglinster-Limpertsberg a dû être créé le 15 septembre, afin de décharger les lignes régulières 110 Echternach-Luxembourg et 111 Echternach-Junglinster-Luxembourg. Coût pour 2005 : ± 81.000 €.

- 2) Au niveau des lignes publiques régulières RGTR, un nouveau service 202 Oberkorn-Belvaux-Luxembourg a été instauré le 1^{er} janvier 2005 afin d'augmenter la capacité insuffisante sur la ligne 203 Differdange-Belvaux-Luxembourg et en

vue d'étendre en même temps l'offre à la localité d'Oberkorn. Le coût de cette organisation s'élève à 595.000 € par an.

Le 1^{er} janvier 2005, la ligne 222 Steinfort-Luxembourg a dû être renforcée par 4 courses supplémentaires, en raison d'une surcharge des capacités aux heures de pointe. Le coût en est de 234.000 € par an.

Pour le changement de l'horaire au 1^{er} mai 2005, un service a été installé sur la relation Frisange/P&R (nouveau) et Luxembourg/Kirchberg. Du coût total par an de 615.000 €, il résulte une charge au budget de 2005 de 360.000 €.

Pour pouvoir répondre à la forte demande des usagers de la ligne 130 Grevenmacher-Luxembourg, la cadence horaire y a été portée à toutes les 30 minutes le 1^{er} mai 2005. Coût par an 2005 : 265.000 €.

Le 1^{er} mai 2005, le service a été amélioré sur la relation Bigelbach-Hoesdorf-Gilsdorf-Diekirch notamment en raison de l'offre existante non adaptée aux besoins des 30 élèves concernés, inscrits dans les lycées à Diekirch et à Ettelbruck. Coût pour 2005 : 132.000 €.

A partir du 1^{er} septembre, deux nouvelles lignes ont été installées en vue de combler les lacunes dans l'offre de transport public à partir de certains points frontaliers et des localités du Sud du Grand-Duché en direction de Luxembourg. Des horaires cadencés ont été introduits sur les lignes 197 Ottange-Rumelange-Kayl-Luxembourg et 212 Rodange-Pétange-Niederkorn-Luxembourg. L'offre a été acceptée à tel point que des renforts y ont dû être installés 1 mois plus tard. Le nombre de passagers a évolué p.ex. sur la ligne 197 à 1.430 par jour ouvrable. Les coûts à charge de l'exercice 2005 s'élèvent à resp. 315.000 € (ligne 197) et à 170.000 € (ligne 212).

Des renforts ont dû être installés sur la ligne 118 Trèves-Luxembourg le 1^{er} mai 2005 en raison de la forte demande de voyageurs (total + 850 par jour). Le coût de la réforme de cette ligne à charge de l'exercice 2005 est estimé à ± 160.000 €.

Reste enfin des renforts de capacité indispensables mis en service le 1^{er} septembre 2005 sur les lignes 107 Beaufort-Heffingen-Luxembourg (coût 2005 : 72.000 €), 203 Differdange-Luxembourg (coût 2005 : 70.000 €) et 504 Haller-Ermsdorf-Schieren-Ettelbruck (coût 2005 : 68.500 €).

Une extension de l'offre aux heures du soir a été effectuée le 1^{er} septembre 2005 sur la ligne 240 Clemency-Mamer-Luxembourg (coût : 15.000 €). Suite à ces réorganisations de l'offre du réseau du RGTR, le kilométrage annuel a augmenté de 33.518.140 km (2004) à 36.920.000 € (2005) (toutes prestations comprises).

Les coûts des adaptations de l'offre susmentionnée à charge du budget de l'exercice 2005 s'élève à 3.476.000 €.

Les dépenses totales à charge de l'Etat de l'exercice 2005 ont été de 87.285.000 € couvrant l'ensemble des prestations du RGTR

2.2.3. Les TICE – Tramways Intercommunaux du Canton d’Esch

Suite aux conclusions des études menées en 2004 sous la régie du Ministère des Transports, l’offre du réseau des TICE a connu une amélioration considérable à partir du 19 septembre 2005.

Les 5 lignes principales des TICE ont été réorganisées au niveau des tracés (ajoute d’une ligne supplémentaire) et au niveau des horaires (la cadence a été doublée sur toutes les lignes).

Le détail se présente comme suit :

Ligne 1 Lamadelaine - Pétange - Niederkorn - Obercorn - Belvaux - Esch/Alzette (cadence 15 minutes)

Ligne 2 Differdange - Soleuvre - Esch/Alzette (cadence 15 minutes)

Ligne 3 Pétange - Bascharage - Sanem - Ehlerange - Esch/Alzette (cadence 30 minutes)

Ligne 14 (nouvelle) Rodange - Lamadelaine - Pétange - Linger - Hautscharage - Bascharage - Sanem - Niederkorn - Differdange (cadence 30 minutes)

Ligne 4 Kayl - Schiffflange - Esch/Alzette (cadence 15 minutes)

Ligne 5 Dudelange - Kayl - Tétange - Rumelange - Esch/Alzette (cadence 15 minutes)

Sur le plan de l'organisation, ce projet a eu les répercussions suivantes pour le Syndicat des TICE:

Nombre d'autobus supplémentaires: 6

Nombre de conducteurs supplémentaires: 30

Nombre de kilomètres supplémentaires: 1.120.000.

Les incidences pour l'Etat, résultant de l'application de la convention Etat/TICE de 1979 ont été les suivantes:

Nombre de kilomètres à considérer : 4.220.000 (contre 3.100.000 en 2004)

Nombre de roulements d’autobus : 66 (contre 57 en 2004)

Heures de conduite les jours ouvrables : 188.040 (contre 133.670 en 2004).

L’impact financier pour le budget de l’Etat par an, résultant du calcul conforme aux critères en vigueur au RGTR s’est soldé à 12.150.000 €

2.2.4. Le système de perception tarifaire électronique e-go

Depuis 2002, le système e-go a été testé dans un projet pilote.

En 2003, la décision d'une application du système sur tout le réseau de transport public national avait été décidée.

Depuis lors, les travaux d'équipement des moyens de transport (autobus) et des gares ont été entamés.

En 2005, lesdits travaux ont été poursuivis, notamment au niveau des aménagements des quais des gares CFL.

L'introduction du système e-go devrait être prévue en 2006.

2.2.5. Services d'autobus locaux

Certaines communes du Grand-Duché organisent des services de transport local et ce, sous différentes formes (City-Bus, Flexi-Bus, Ruff-Bus...).

La compétence pour ces transports incombe aux communes respectives, en vertu de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le Ministère des Transports, en charge des services de transport public, dépassant le territoire d'une seule commune, ne peut donc intervenir financièrement dans l'organisation de ces transports locaux.

Toutefois, le Ministère des Transports propose aux communes, exploitant un tel service local, d'accepter sur leur réseau la tarification nationale. Il s'engage sous ces conditions à compenser le déchet de recettes des communes, résultant de la reconnaissance des billets et abonnements nationaux, sur base d'une convention bilatérale.

De telles conventions existaient avec les communes de Dudelange, Esch/Alzette, Wiltz.

En 2005, la commune de Mersch a signé également une convention dans ce sens.

2.2.6. Projet CUTE (Brennstoffzellenbus)

Ensemble avec les responsables de la Ville de Luxembourg et de la FLEAA (Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars) le Ministère des Transports a opté pour une continuation du projet CUTE, entamé en 2003 par l'acquisition commune de 3 autobus propulsés par pile à combustible.

Ainsi, les 3 autobus, après un bref arrêt début octobre 2005, ont repris leur service pour un an de plus sur les lignes publiques de la Ville de Luxembourg.

Le crédit budgétaire ad hoc a été prévu au budget de l'exercice 2006.

2.2.7. Late Night Bus

En 2005, 250.000 € ont été mis à disposition pour l'allocation de subsides aux communes exploitant un service 'Late Night Bus', compte tenu des effets bénéfiques de ces services sur le comportement des particuliers face aux transports publics, d'une part, et sur la sécurité routière, d'autre part.

L'introduction d'un tel subside misait à inciter les communes à assumer leur responsabilité collective en matière de transports en commun, c'est pourquoi il a été fixé de subventionner la moitié des dépenses encourues par les communes pour un 'Late Night Bus', sans pour autant dépasser 0,5 € par habitant de la commune.

Dans ce même ordre d'idées, il a été retenu que le Ministère n'interviendra ni dans l'organisation, ni dans la coordination des différents 'Late Night Bus'.

Des 118 communes du Grand-Duché de Luxembourg, 52 communes, soit 44%, ont bénéficié d'un subside de 102.607 € au total.

Type de service LNB	régulier	itératif	total	restant
Nombre de communes	20	32	52	66
Population	149.673	65.995	215.668	239.332
Subside demandé 2005	383.932 €	59.108 €	443.040 €	/
Subside accordé 2005	73.661 €	28.946 €	102.607 €	147.393 €

Afin d'éviter que les services offerts la nuit ne se limitent à des courses spécifiques, les critères d'obtention d'un subside présupposaient la prestation d'un service 'Late Night Bus' à caractère répétitif.

Les demandes introduites par les communes ont montré qu'il existe deux grands concepts de 'Late Night Bus', notamment le 'Late Night Bus' régulier et le 'Late Night Bus' dit itératif.

Le Late Night Bus régulier peut être comparé aux lignes de bus traditionnelles, offrant un service hebdomadaire et cadencé suivant des horaires fixes et valables pendant une saison ou un an. Ce type de service se concentre exclusivement sur la desserte de la Ville de Luxembourg. Il est exploité par 20 communes regroupant presque 150.000 personnes, dont la moitié sont des habitants de la Ville de Luxembourg.

Les 'Late Night Bus' dits itératifs se situent dans l'Est, l'Ouest et surtout dans le Nord du pays et les communes afférentes participent financièrement à des associations organisant des transports en commun suivant les besoins régionaux. Des courses sont organisées hebdomadairement, tandis que les trajets et les horaires varient selon les activités d'intérêt commun (bals, manifestations, etc.). Ce type de service est offert par 32 communes, regroupant 65.995 personnes. 28% des subsides ont été alloués au profit de ces communes.

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

2.3.1. Base légale

- a) **La loi du 16 août 1968** portant création d'un **Centre de Logopédie** et de services audiométriques et orthophoniques (fixation des responsabilités de l'Etat envers les enfants de notre société qui, au vu de leurs particularités sensorielles, caractérielles et mentales, sont incapables de suivre l'enseignement normal et traditionnel.
- b) **La loi du 14 mars 1973** portant création d'instituts et de services **d'éducation différenciée** en vue de garantir une instruction particulière adaptée à leur état à ceux des enfants de notre société qui ne sont pas à même de suivre l'enseignement normal.

Suivant article 8 de cette loi, l'organisation de ces transports incombe au Ministère des Transports.

2.3.2. Les critères actuels et actualisé 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 services de l'éducation différenciée, se porte-t-il 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 et 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.
- de **l'organisation** des transports de personnes présentant de l'autisme **de grande dépendance** ;
- de **l'organisation** de cours de formation des déficients visuels et mal-voyants **de grande dépendance** ;
- de **l'organisation** des transports (**cas graves**) dépendant de la Fondation ALZHEIMER (divers sièges) ;
- de **l'organisation** des transports en relation à la Pédopsychiatrie (enfants en très bas âge) (siège : annexe du Centre Hospitalier à Luxembourg) ;
- de **l'organisation** de transports de la Ligue Luxembourgeoise de Sclérose en plaques.
- de **l'organisation des transports** des Maisons d'Enfants de l'Etat.

A toutes fins utiles, il m'importe de souligner que les Centres suivants, en instance d'attente d'ouverture, voire de construction seront prochainement intégrés dans les transports

- **Nouveau Centre A.P.E.M.H. à Hosingen**
Capacité : 100 personnes à mobilité réduite
Accessibilité : **01.03.2006**
- **Nouveau Centre d'éducation différenciée à Roodt/Syr**
Capacité : 50 élèves
Accessibilité : prochaine ouverture
- **Centre A.P.E.M.H. (agrandissement réalisé)**
Capacité : 30 personnes à mobilité réduite
Accessibilité : selon les besoins.
- **Nouveau Centre (projet de loi déposé à la Chambre des Députés) pour handicapés physiques à Bissen. (pour les besoins des Tricentenaires de Heisdorf et de Walferdange) :**
Capacité : 80 handicapés physiques (la plupart en chaise roulante (C3) ou en chaise roulante électrique (C3-E).

2.3.3. Un bilan détaillé de l'ensemble des dessertes assurées en ce moment par le Ministère des Transports

CENTRES SPECIALISES, ECOLES, LYCEES, FOYERS DESSERVIS HANDICAPÉS PHYSIQUES - RÉINSERTION PROFESSIONNELLE

*-2	ALZ-1	Dahl	(F)
	ALZ-2	Bonnevoie	(F)
	ALZ-3	Dommeldange	(F)

	ALZ-4	Dahl	(F)
	ALZ-5	Berchem	(F)
	ALZ-6	Rumelange	(F)
	ALZ-7	Berchem	(F)
	A.P.E.M.H.	Château de Bettange/Mess	(R)
		Centre Nossbiert	(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 Contributions	Luxembourg	(R)
*-3	Administration des Bâtiments Publics	Luxembourg	(R)
	Athénée	Luxembourg	(I)
*-2	Atelier Thérapeutique Equestre	Mondercange + Capellen	(AS)
*-1	Atelier Thérapeutique	Dittgesbach	(R)
*-3	Banque Dexia	Luxembourg	(R)
*-1	Bâtiment Tour	Kirchberg	(R)
	Centre Gruberbiert	Wiltz	(R)
*	Centres d'Education différenciée	Clervaux	(I)
		- Foyer LULLANGE	(F)
		*- Garderie Calimero-Basbellain	(F)
		Differdange	(I)
		Echternach	(I)
		Esch/Alzette	(I)
		Rue Pierre d'Aspelt	(I)
		- Classe de cohabitation-Dreiborn	(I)
		- Classe spéciale Allee Mansfeld (LUX)	(I)
		- Ecole Montée de Clausen	(I)
		- Ecole primaire Bisserwee	(I)
		- Ecole – rue Batty Weber	(I)
		- Ecole primaire – rue Verdi	(I)
		Olm	
		- Ecole Centrale Kehlen	(I)
		- Classe orthopédagogique-Bertrange (SREA)	(I)
		- Ecole primaire- rue Eisenhower	(I)
		- Ecole préscolaire - Olm	(I)
		- Ecole préscolaire - Goeblange	(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)
	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	Merscheid	(R)
	« Paerd's Atelier »		
	Centre pour Déficients Visuels	Rue Federspiel-Luxembourg	(I)
		- Ateliers Espoir-Strassen	(R)
*-1	CHNP	Ettelbruck	(R)
*-1	Citabel	Leudelange	(R)
*-1	Centre Scolaire	Wincrange	(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)
*-1	Ecole préscolaire	Waldbillig	(I)
*-1	Ecole St. Elisabeth	Troisvierges	(I)
*-1	Ecole préscolaire	Ospem	(I)
*-1	Ecole A. Wingert	Schiffflange	(I)
*-1	Ecole préscolaire	Dalheim	(I)
*-3	EIL-WASCHBUER	Esch/Alzette	(R)
*-1	Garage FORD	Luxembourg	(R)
	Fondation Kannerschlass	Soleuvre	(I)
	Suessem	*- Kannerhaus „TIKKUN“- Soleuvre	(F)
	Fondation du Tricentenaire	Centre Heisdorf	(F)
		Centre Helmsange	(F)
*-1	Foyer PIETERT	Grevenmacher	(F)
	Fondation Kraizbiere	Dudelange	(R)
		- Foyer Gasperich - rue T. Bourg	(F)
		- Foyer IMC-Brill - Dudelange	(F)
		- Foyer Lankhelzer Weiher - Esch/Alzette	(F)
*-1	Foyer Lola	Diekirch	(F)
	Foyer „Aal Apdikt“	Rumelange	(F)
	Foyer „Le Repos“	Niederwampach	(F)
	Foyer « Millebacher Haus »	Mühlenbach	(F)
	Foyer AFP - rue Genistre	Luxembourg	(F)
	Foyer Bamerdal	Diekirch	(F)
	Foyer Demian	Esch/Alzette	(F)
	Foyer du Jour - Bd Patton	Luxembourg	(F)
	Foyer du Jour - « Minnetsdäpp »	Dudelange	(F)
	Foyer Pro Familia	Dudelange	(F)
	Foyer St. Elisabeth	Remich	(F)
	Foyer d'Entre - Aide	Mersch	(F)
*-3	Foyer pour Aveugles	Berschbach	(F)
*	Foyer Lantergass	Luxembourg	(F)
*	Foyer Max et Moritz	Noertzange	(F)
*	Foyer „Fir Kribskrank Kanner“	Bertrange	(F)
	Fabrique des Bougies	Esch/Sûre	(R)
*-2	Fleurs Didier	Hivange	(R)
*-1	Fleurs Wüst	Heisdorf	(R)
*-2	Hellef Dohém	Mersch	(R)
*-1	Foyer du Jour	Niedercorn	(F)
*-1	Foyer Villa ICARUS	Ingeldorf	(F)
*-2	GALVAL	Zone Industrielle Galvalange	(R)
*-1	Garderie Stépzeren	Mondercange	(F)

*-1	Gärtnerei SCHOCK	Reichlange	(R)
	Hôpital de la Ville	Esch/Alzette	(R)
*-3	Hôpital Kirchberg	Kirchberg	(R)
	Hôpital Neuro-Psychiatrique	Ettelbruck	(R)
	IEES	Fentange	(I)
	Institut National des Sports (I.N.S.)	Luxembourg	(R)
	Institut pour Déficients Visuels	Centre rue Federspiel /Luxembourg	(I)
	Institut pour Déficients Visuels	Ateliers « Espoir » -103, route d'Arlon	(R)
	Institut pour élèves autistiques et psychotiques	Cessange - 226, rue de Cessange	(I)
		- Ecole préscolaire, rue Wilmar - Limpertsberg	(I)
		- Foyer rue Meyer-Hollerich	(F)
		- Centre Leudelange	(I)
	Institut Saint Joseph	Betzdorf	(F) + (R)
	Institut Saint Joseph	Grevenmacher	(F)
*-2	Institut HELIAR	Weilerbach	(R)
	IMC - Val St. André	Luxembourg	(I)
*-2	IEES	Fentange	(I)
*-2	Jugend an Drogenhëllef	Esch/Alzette	(R)
*-1	Kannerduerf	Mersch	(R)
*	Jardin pour enfants	Rue Nassau - Luxembourg	(F)
*-2	Ligue HMC	Redange	(R)
*-2	La Provençale	Leudelange	(R)
	Ligue HMC - Cap	Centre Cap	(R)
*-3	Lycée classique	Diekirch	(I)
*-3	LAM-1	Bettembourg	(R)
	Lycée des Garçons	Esch/Alzette	(I)
	Lycée des Garçons	Limpertsberg	(I)
*-3	Lycée Technique Jos Bech	Grevenmacher	(I)
	Lycée du Nord	Wiltz	(I)
*-2	Lycée Michel Lucius	Luxembourg	(I) + (AS)
	Lycée Michel Rodange	Luxembourg	(I)
	Lycée privé St. Anne	Ettelbruck	(I)
		plus Pensionnat St. Anne/Ettelbruck	(F)
*-2	Lycée Technique	Esch/Alzette	(I)
	Lycée Technique	Bonnevoie	(I)
	Lycée Technique Agricole	Ettelbruck	(I)
	Lycée Technique du Centre	Limpertsberg	(I)
*-2	Lycée Aline Mayrisch	Luxembourg	(I)
*-1	Lycée Technique	Mersch	(I)
*-1	Ligue HMC	Bastenduerf	(F)
*-2	Maison de Gériatrie	Hamm	(R)
*-3	Maisons d'Enfants de l'Etat	Luxembourg	(I.S.)
*-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	Pépinieres	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)
	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)
*-3	Ligue de la Sclérose en plaques	Luxembourg	(F)

Remarques :

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

2.3.4. Conditionnement des transports

- Tous les grands Centres spécialisés disposent d'une desserte individuelle, ce qui a pour effet de raccourcir très sensiblement la durée des courses.
- Le Ministère des Transports veille à ce que la durée des courses ne dépasse pas les 45 minutes. Toutefois un dépassement d'une dizaine de minutes est toléré dans les 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 sévères critères imposés du point de vue sécurité, rapidité et confort.
- Par ailleurs, le Ministère des Transports en collaboration avec les entreprises contractantes n'a pas manqué d'améliorer la qualité des transports organisés à des fins périscolaires (sportives et culturelles) dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et des élèves polyhandicapés.

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

2.3.5. Modalités de transport

- Possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes normales ou de 3 chaises roulantes électriques à l'intérieur des minibus (9 places) ; **XXX**

- 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)

XXX : Fait très important :

Par le fait du volume grandissant de la nouvelle génération des chaises roulantes électriques, **subventionnées entièrement par l'Assurance Dépendance**, le Ministère des Transports se trouve confronté à une augmentation numérique du matériel roulant :

Détail :

Poids maximum total d'un minibus vide adapté :	2730 kg
Poids d'une chaise électrique chargée .	400 kg
Poids moyen d'un chauffeur :	70 kg
Total :	<u>3170 kg</u>

Poids maximum total autorisé d'un minibus (code de la route) : 3500 kg

Il en résulte qu'au vu de ce qui précède, un minibus (9 places) ne pourra plus transporter **qu'une seule chaise roulante électrique chargée** et 4 personnes à mobilité réduite (poids moyen par personne : 75 kg).

2 possibilités pointent à l'horizon :

- a) Soit on opte pour une augmentation numérique de matériel roulant de la catégorie des minibus (Permis de conduire de la catégorie B uniquement valable jusqu'à un poids maximum total autorisé de 3.500 kg) ;
- b) soit on se décide pour la mise en route d'un bus à 17 places assises, ce qui équivaut évidemment à une augmentation des frais (prix kilométrique plus élevé – permis D indispensable

L'accès aux minibus et autobus est garanti :

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

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

Matériel spécial supplémentaire

- Le matériel spécial supplémentaire de fixation (des occupants) à la chaise roulante est fourni par la Direction de l'éducation différenciée.
Il en est de même pour les ceintures spéciales à l'attention des occupants malades (atteints p.ex. d'épilepsie ou d'hypotonie).
- Pour les élèves placés en coquille une ceinture de sécurité sous-abdominale, est installée par l'exploitant.

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

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 grandes entreprises envoient, à leurs frais personnels, le personnel de conduite (bus et minibus) à des cours de formation prodigués au Centre de Formation à Colmarberg.
- Au sein du Ministère des Transports, on penche par ailleurs vers une solution obligatoire à court terme des cours de formation de la sorte, afin de garantir un maximum de sécurité.
- En outre, et au vu du nombre grandissant des personnes à multiples handicaps graves, admises au transport (p. ex. polyhandicapés – autistes de grande dépendance), la question se pose s'il ne serait pas indiqué à moyen terme de rendre obligatoire des cours de formation dits « Cours de premier secours » pour l'entier personnel de conduite. En ce contexte le Ministère des Transports pourrait faire sienne l'argumentation favorable ad hoc du Ministère de la Famille et serait ainsi sur le plan européen le précurseur en la matière dans le domaine des transports.
- De pareilles mesures justifiées, quant au fond, devront évidemment aller de pair avec une adaptation des prix kilométriques.

Surveillance et responsabilité à l'intérieur du matériel roulant

- Suivant décision de la Commission spéciale, la surveillance dans les autobus n'est pas du domaine des chauffeurs. Elle incombe, le cas échéant, à la direction de l'éducation différenciée pour ce qui est des élèves transportés ;
- La Commission spéciale ayant été à la base de la réorganisation des transports en 1991 a jugé superflu une surveillance à l'intérieur des minibus (9 places assises)
- Les élèves transportés portent autour du cou une fiche d'identité plastifiée, avec photo récente, et munie des données suivantes :
 - nom, prénom et adresse complète de l'élève ;
 - adresse du Centre spécialisé fréquenté ;
 - numéros téléphoniques privés et de service des parents d'élèves.

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

Remplacement du matériel roulant

Dans un élan louable de l'accroissement de la sécurité, de la rapidité et du confort, diverses entreprises procèdent au remplacement du matériel roulant (catégorie minibus) après 2 ans.

Données statistiques

Kilométrage journalier parcouru:

	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	En 05/06
Minibus (9 places)	11005	14364	16603	20226	21433	25628	26339	28070	32665	35165	40975	50950	55310
Bus (17 places)	2058	2150	2405	2905	3585	4625	5558	7303	9225	9895	7565	8295	10065
Bus (30 places)	230	760	770	630	530	635	545	547	825	610	1925	2395	2675
Bus (sup. à 30 pl.)	650	1025	1340	1160	885	950	820	940	1635	3525	3365	3455	5025
TOTAL :	13943	18299	21118	24291	26433	31838	33262	36860	44350	49195	53830	65095	73075

Moyens de transport utilisés:

	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	En 05/06
Minibus (9 places)	71	91	97	115	125	150	161	156	175	195	227	269	296
Bus (17 places)	17	16	16	18	24	28	30	44	46	49	42	43	50
Bus (30 places)	4	6	6	5	4	5	4	4	6	4	8	14	16
Bus (sup. à 30 pl.)	6	9	11	10	8	8	7	7	10	20	15	19	27
TOTAL :	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268	292	345	389

Evolution des crédits budgétaires (votés après la réorganisation 1992):

Exercice	Millions	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
2006		20,5 EUROS

2.4. Les activités de la RGTP

La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ont été confiés conformément à l'article 6 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics à un établissement public dénommé « Régie Générale des Transports Publics », en abrégé RGTP.

2.4.1. Le Conseil d'Administration

Conformément à l'article 7 de la loi sur les transports publics, l'établissement public en question est administré par un conseil d'administration qui a pour mission de définir la politique générale de la RGTP et d'en contrôler la gestion.

Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, dont un président et un vice-président.

Par arrêté grand-ducal du 4 février 2005 les membres du Conseil d'Administration ont été nommés.

Le Conseil d'Administration de la RGTP s'est réuni douze fois en 2005.

Les réunions des mois de février à juin ont été dominées par des sujets d'ordre organisationnel:

2.4.1.1. *Organisation interne du Conseil d'Administration*

Le Conseil d'Administration s'est rencontré la première fois le 4 février 2005 et s'est doté d'un secrétaire ainsi que d'un "comité de direction" chargé d'effectuer les tâches de la gestion journalière des transports publics.

Le Conseil d'Administration a décidé par ailleurs de recourir dès le début à l'avis d'experts, conformément à l'annonce faite dans l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 d'impliquer davantage tous les acteurs des transports publics.

Un règlement financier a été élaboré retenant notamment le principe du respect des procédures relatives à la législation sur les marchés publics, l'institution d'un comité des finances ainsi que les seuils d'engagement et de règlement des dépenses. Le principe de la double signature pour toute transaction financière a été retenu.

2.4.1.2. Dispositions transitoires relatives à l'application de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics en voie de modification

Le Conseil d'Administration a demandé à Monsieur le Ministre des Transports de continuer à assurer la fonction d'autorité organisatrice des transports publics compte tenu de l'impossibilité matérielle de la RGTP d'y pourvoir. Par ailleurs il a été retenu que les contrats de service public existants gardent toute leur validité.

2.4.1.3. Organisation matérielle en vue de la mise en place de la Centrale de Mobilité

La décision a été prise de ne pas installer la Centrale de Mobilité au sous-sol du Centre Aldringen, mais à la Gare Centrale à Luxembourg. Par ailleurs, la création d'annexes à Luxembourg (Ville-Haute), Esch-sur-Alzette et Nordstaad est envisagée à moyen et long terme.

La mise en place matérielle de la Centrale de Mobilité a été considérée comme prioritaire.

Par ailleurs, la RGTP a entamé la mise en place d'un outil informatique d'information intégrant tous les horaires.

2.4.1.4. Recrutement de personnel

Il a été décidé d'engager dans une première phase un directeur général, un directeur pour la Centrale de Mobilité, ainsi qu'une secrétaire.

Au niveau de la direction les responsabilités sont réparties comme suit :

- directeur général:
 - responsable de la gestion journalière de l'établissement et de la mise en place des décisions stratégiques prises par le conseil d'administration;
 - gestion des ressources humaines;
 - budget;
 - organisation interne.
- directeur de la Centrale de Mobilité chargé
 - du "contenu" de la Centrale de Mobilité;
 - de la formation du personnel;
 - de la communication quotidienne.

Au mois d'octobre, le Conseil d'Administration a décidé de recruter un ingénieur en gestion du trafic et une réceptionniste dactylo.

Le Conseil d'Administration a en outre entamé les discussions et réflexions sur la mise en place d'un horaire intégré et a présenté ses activités dans le cadre de la "semaine de mobilité" et de l'Oekofoire (présentation de la Centrale de Mobilité).

Dans ce contexte un concours relatif au nom de la future centrale a été lancé.

La Conseil d'Administration a par la suite accompagné plusieurs projets dont il a chargé la direction de la réalisation concrète au cours des réunions de juillet à décembre.

2.4.2. Direction Générale

2.4.2.1. *Mise en place*

La Direction Générale a été mise en place au premier juillet 2005. Compte tenu des engagements pris par le Conseil d'Administration, outre l'installation dans les locaux, les premières semaines ont été consacrées à

- la préparation de la semaine de mobilité qui se déroula début septembre;
- la préparation du stand de présentation "Centrale de Mobilité" à l'Oekofoire en fin septembre;
- la présentation du site Internet de la RGTP: (www.rgtp.lu).

2.4.2.2. *Activités principales*

- Semaine de la mobilité

Lors de la Semaine de Mobilité, Monsieur le Ministre des Transports et le président de la RGTP ont profité de l'attention accordée au sujet de la mobilité pour présenter la Direction Générale au public.

Dans le cadre de la Semaine de Mobilité, plusieurs projets ont été présentés et lancés dont la réalisation est toujours en cours, à savoir:

- Horaire intégré

Les premiers contacts et décisions ont été pris par le Conseil d'Administration dès le mois de février quant à la mise en place d'un outil informatique intégrant l'ensemble des données des horaires des différents opérateurs.

Le Conseil d'Administration a chargé la direction d'évaluer des solutions alternatives. Ces négociations ont permis d'avancer notablement dans le dossier de sorte que les contrats pour la mise en place d'une information intégrée d'arrêt à arrêt ont pu être signés et les travaux entamés afin de permettre le lancement début 2006.

- Information de l'utilisateur en temps réel par SMS

Le projet consiste dans le développement d'une plate-forme permettant

- d'informer l'utilisateur en temps réel sur les retards des bus sur une ligne donnée via SMS
- la mise en place d'une gestion de flotte

Le projet a été présenté avec une application en temps théorique à l'Oekofoire et a été testé sur certaines lignes du Kirchberg. La mise en place définitive nécessite:

- L'existence de la plateforme technologique;
- L'intégration dans le système de tous les horaires théoriques;
- L'équipement des bus avec des bornes GPS.

La plateforme technologique est prête tandis que tous les bus ne sont pas encore équipés de bornes GPS.

Le financement est garanti à moyen terme via les recettes engendrées par les consultations par SMS permettant à la RGTP de récupérer les fonds engagés.

La réalisation du système de gestion de flottes au profit des entreprises permettra de générer des recettes supplémentaires au profit de l'établissement.

- Projet d'information audiovisuelle

Suite à l'annonce de Monsieur le Ministre des Transports de vouloir améliorer le service dans les transports publics, la RGTP a entamé des discussions afin de lancer un test grandeur nature d'un projet d'information audiovisuelle dans les bus et trains du pays.

Le projet implique un investissement financier conséquent et nécessite la conclusion de conventions avec différents partenaires afin de garantir notamment le financement de la plateforme technologique et des installations. La phase test peut être achevée en automne 2006.

- Plan de mobilité de l'hôpital du Kirchberg

La RGTP s'est engagée avec la direction de l'hôpital et la Ville de Luxembourg dans la réalisation d'un plan de mobilité. La durée du projet a été fixée à un an.

- Centre d'appel automatisé

Afin de garantir une information des usagers à tout moment, tout en maintenant les coûts d'exploitation à un niveau raisonnable, la mise en place d'un centre d'appel automatisé pour les informations de base sur les horaires est à l'étude.

- La mise en place de la Centrale de Mobilité

La RGTP a clairement défini les trois phases du lancement de la Centrale de Mobilité et entamé les démarches pour garantir cette mise en place.

- Information de l'utilisateur sur les horaires et site Internet

Suite aux travaux préparatoires du Conseil d'Administration, la direction a approfondi les études et comparaisons entre différents programmes existants. Sur proposition de la direction, le Conseil d'Administration a pris la décision de collaborer avec la société DB-Systems en utilisant le produit HAFAS,.

La phase de tests définitifs a débuté début décembre 2005 et prendra fin début février 2006.

L'horaire intégré constituera la partie maîtresse du site Internet de la centrale de mobilité. Ce site constituera un portail de communication et d'information destiné au grand public.

- Centre d'appel

Des contacts avec les CFL sur la reprise de la mission du centre d'appel national sont en cours.

Le centre d'appel est prévu d'être opérationnel avant l'été 2006. Le centre d'appel constituera l'interface de contact privilégié des clients du transport public, de sorte qu'il a été décidé de garantir la polyvalence du personnel travaillant au centre d'appel et au centre d'accueil.

- Centre d'accueil

Sur base des premiers plans élaborés par les CFL en début d'année, la direction a pu définir ses besoins et cibler sa conception du centre d'accueil localisé dans la Gare Centrale à Luxembourg. La Centrale de Mobilité va centrer ses activités autour de sa mission de conseil. Le rapprochement avec l'Office National du Tourisme est envisagé et à l'étude.

- Elaboration de la stratégie de communication

Afin de permettre un positionnement clair du Verkeiersverbond et de la Centrale de Mobilité, l'établissement public s'est doté d'une vraie logique et stratégie de communication avec les usagers.

- Organisation et fonctionnement des transports publics

- Réunions avec les acteurs du secteur des transports publics

En dehors d'un nombre important de réunions thématiques, la direction a consacré un temps considérable à la prise de contact avec nombre d'acteurs du secteur des transports publics et de la mobilité alternative.

Le Ministre des Transports a chargé la RGTP de l'étude de différents dossiers contenant des propositions d'autorités locales quant à des adaptations et modifications de l'offre existante en matière de transports publics.

- Propositions tarifaires

Conformément à la loi sur les transports publics, Monsieur le Ministre des Transports a chargé la RGTP de lui soumettre une proposition d'adaptation des tarifs des transports publics.

En étroite collaboration avec les opérateurs, la direction a fait des propositions qui ont été avalisées par le Conseil d'Administration.

Afin d'inviter les usagers à un changement de comportement et de favoriser aussi l'introduction du billet électronique, il a été proposé d'augmenter le tarif billet courte distance de 25 %.

Afin d'endiguer le phénomène des gratuités abusives, des produits spécifiques pour personnes âgées ont été proposés.

La gratuité pour enfants de moins de 12 ans accompagnés de leurs parents devrait inciter les familles à se déplacer davantage en bus ou en train.

- **Projet e-go**

La direction a assisté aux travaux du groupe de travail "e-go" et a été chargée notamment de soumettre un concept des réseaux de vente et de promotion du système.

3. Transports aériens

3.1 L'activité législative

Sécurité aérienne

L'année 2005 fut marquée par la survenance de divers accidents aériens (Venezuela, Grèce...) réclamant un lourd bilan parmi les passagers ressortissant de l'Union européenne. Ces événements tragiques ont accéléré les travaux engagés par la Communauté dans le cadre de sa stratégie globale visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe. Ainsi la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, appelée communément « directive SAFA » et visant à harmoniser les règles et les procédures d'inspections au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans l'Union européenne, a été revue et complétée entre-temps par des mesures plus tenaces et coercitives par la création d'une « liste noire » communautaire.

Le règlement 2111/2005/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté européenne et l'information du passager du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE a consacré la liste recensant les compagnies aériennes ne répondant pas aux exigences de sécurité aérienne élémentaires. Cette liste a été publiée très récemment (24 mars 2006).

La réglementation en question permet aux Etats membres d'interdire ou de suspendre les aéronefs ou les transporteurs aériens ne répondant pas aux critères les plus élémentaires de la sécurité aérienne et présentant un risque potentiel à la fois pour les passagers et les populations survolées.

Personnes handicapées et à mobilité réduite

Le Conseil a dégagé à l'unanimité une orientation générale sur la proposition de règlement concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles voyagent par voie aérienne.

Les principaux éléments de ce projet de règlement, tel que modifié par le Conseil, sont les suivants:

- Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ne se voient pas refuser un transport aérien en raison de leur handicap ou de leur mobilité réduite, sauf pour des motifs de sécurité justifiés ou s'il est physiquement impossible d'embarquer ces personnes, en raison de la taille des portes d'un aéronef par exemple. En cas de refus d'embarquer ces personnes, celles-ci se voient offrir la possibilité d'effectuer, sans frais additionnels, une réservation sur un autre vol ou, si cela n'est pas possible, se voient proposer le remboursement de leur billet.
- Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite recevront une assistance dans les aéroports et à bord des aéronefs si elles informent la compagnie d'aviation de leurs besoins spécifiques suffisamment à l'avance. En cas de délai insuffisant, l'aéroport sera néanmoins tenu de tout mettre en œuvre afin de fournir cette assistance.
- Le point plus épineux a été celui de savoir à qui devrait incomber la responsabilité de fournir une assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite dans les aéroports. Le Conseil a finalement décidé que c'est aux entités gestionnaires des aéroports que devrait être confiée la responsabilité générale de cette assistance; ces entités gestionnaires peuvent fournir l'assistance elles-mêmes ou s'acquitter de cette responsabilité en la déléguant par contrat à un ou plusieurs tiers, par exemple des transporteurs aériens.

Les entités gestionnaires peuvent recouvrer les coûts de cette assistance auprès des compagnies aériennes. L'assistance à bord continuera de relever de la responsabilité des compagnies aériennes.

- Dans les aéroports dont le trafic annuel est de 150 000 mouvements de passagers commerciaux ou plus, l'entité gestionnaire établira des normes de qualité pour l'assistance prévue dans le règlement et déterminera les ressources nécessaires pour y répondre, en collaboration avec les compagnies aériennes et les organisations représentant les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Ces normes tiendront compte des politiques et des codes de conduite internationalement reconnus en ce qui concerne la facilitation du transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite.
- Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui estime que le règlement n'a pas été respecté devrait en faire part à l'entité gestionnaire de l'aéroport ou au transporteur aérien concerné, selon le cas. Si la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite ne peut obtenir satisfaction par cette voie, elle peut déposer plainte auprès de l'organisme ou des organismes désignés à cette fin par l'État membre concerné.

Même en cas de refus justifié de la part des transporteurs aériens, les personnes en cause auront la faculté de bénéficier des dispositions inhérentes au régime d'indemnisation spécifique mis au point par 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 qui est entré en vigueur le 17 février 2005.

Travaux législatifs en cours

L'année 2005 a permis d'intensifier les efforts pour moderniser le domaine entier de l'aviation civile pour la rendre conforme aux exigences tant internationales (OACI) que communautaires. Notamment le projet de loi n°5273 déposé à la Chambre des Députés le 14 janvier 2004 a été retravaillé au vu des avis et des recommandations des chambres professionnelles et du Conseil d'Etat.

Le projet de loi n°5273 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.

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. Le tableau annexé aux différents plans et programmes de sûreté à établir donne une image de la complexité des contraintes nouvelles.

Par ailleurs, les taxes aéroportuaires concernant la sécurité et la sûreté ou encore l'utilisation des infrastructures seront considérées comme taxes rémunératoires en vue de pouvoir être directement prélevées par lux-Airport et servir à la couverture des dépenses d'investissements et de gestion dont l'Etat a chargé cette société.

Le texte intègre des dispositions permettant d'améliorer considérablement la sécurité des passagers et des personnes travaillant dans l'enceinte aéroportuaire et de combler un vide juridique important en instaurant des règles limpides permettant de réprimer efficacement des comportements dangereux, tels que l'abus d'alcool ou de stupéfiants. Actuellement aucun texte ne permet d'effectuer des dépistages d'alcoolémie ou de stupéfiants en dehors d'une infraction consommée (p.ex. homicide ou coups et blessures volontaires). Le texte introduit cette possibilité pour les équipages et le personnel travaillant à l'aéroport pour disposer d'un outil préventif. Il ajoute la possibilité pour la Direction de l'Aviation Civile d'interdire l'envol d'un avion en cas de défectuosité touchant à sa navigabilité. Par ailleurs il définit et renforce considérablement les moyens et les pouvoirs des inspecteurs de la Direction afin que ces derniers puissent enfin assumer mieux ses missions de contrôle et de supervision de la sécurité aérienne.

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.

Taxes aéroportuaires

Le projet de règlement grand-ducal déterminant les taxes aéroportuaires à l'Aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application se propose de modifier le régime et le niveau des taxes aéroportuaires applicables à l'Aéroport de Luxembourg en reprenant pour une grande partie les dispositions et principes établis par le règlement grand-ducal du 25 avril 1994.

Les principales innovations concernent la prise en compte des mesures de sûreté renforcées introduites à l'Aéroport de Luxembourg pour le calcul des taxes, la pénalisation financière plus forte des vols de nuit, l'application d'une taxe-amende en cas de non-respect des trajectoires d'approche et de décollage, ainsi que la modulation des taxes en fonction de la classification OACI des aéronefs pour ce qui est des nuisances sonores.

Trajectoires

Le projet de règlement grand-ducal afférent s'inscrit dans un cadre général visant à réduire les nuisances sonores générées par le secteur aéronautique à l'Aéroport de Luxembourg. Ce projet constitue ainsi le corollaire 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.

Le projet a par ailleurs permis de redessiner les trajectoires d'approche et de décollage des aéronefs circulant en mode VFR avec l'idée d'une meilleure dispersion des vols au-dessus de contrées moins densément peuplées autour du Findel.

Assurances

S'agissant de la menace d'exclusion redoutée des clauses « bombes sales » de la couverture d'assurance à l'égard des tiers, les compagnies d'assurance ont finalement renoncé à les introduire lors de la principale période de renouvellement des contrats en automne 2005. Néanmoins les assureurs ont introduit des clauses visant à réduire

considérablement la couverture du corps des aéronefs obligeant les transporteurs aériens à assumer de lourds risques financiers.

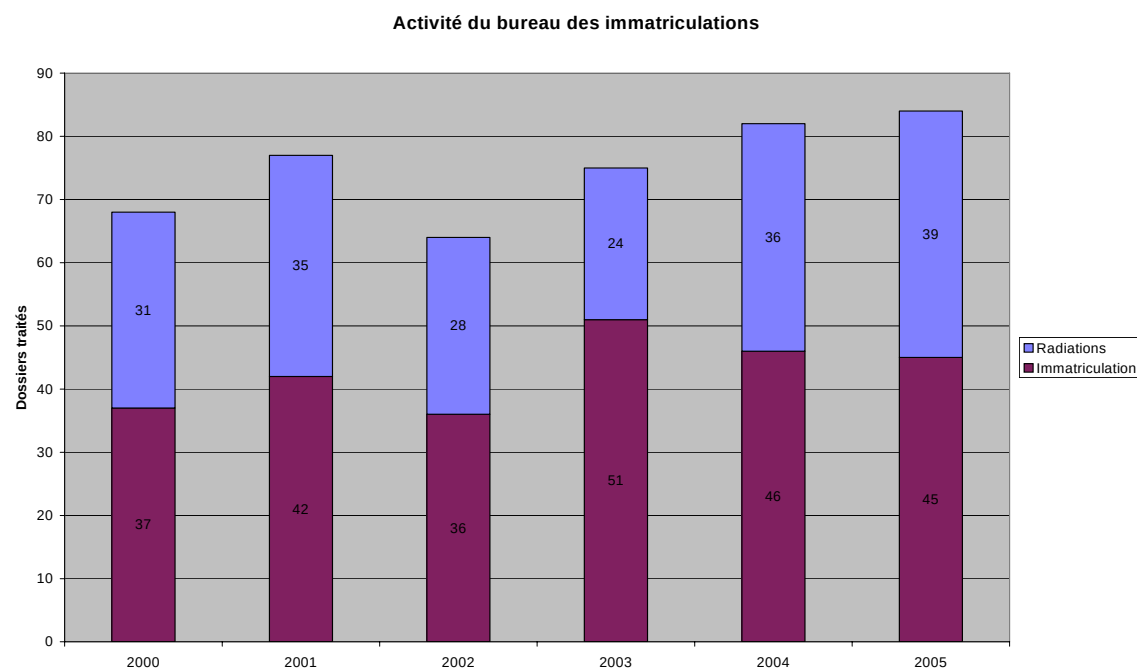
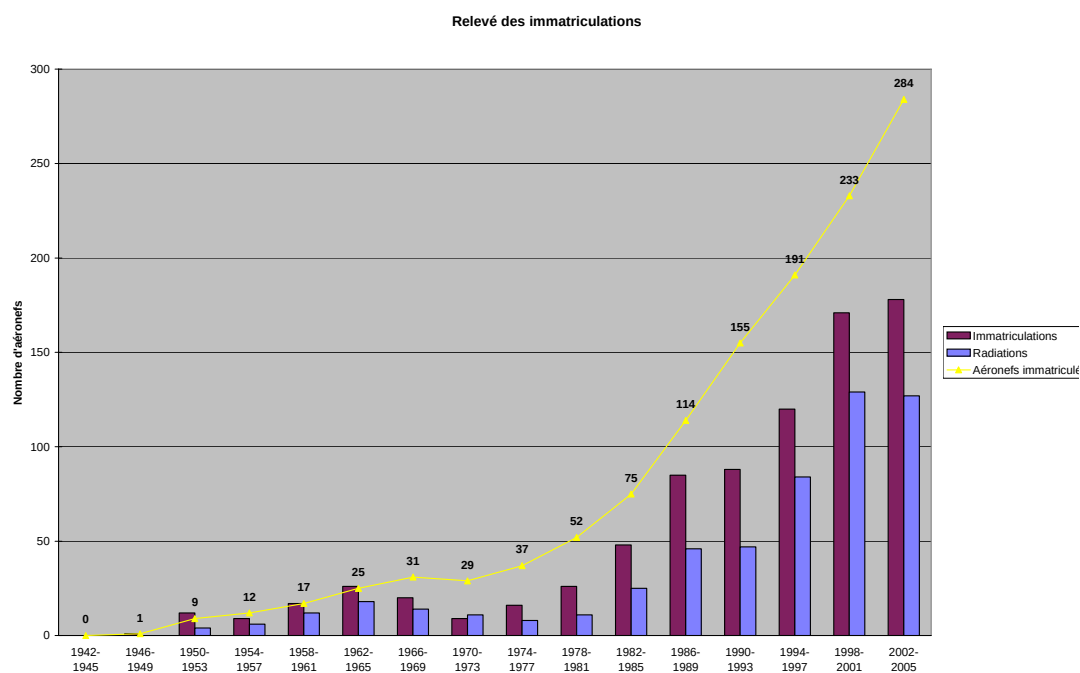
Toutefois la Commission européenne et les Etats membres restent sur le qui-vive et suivront de près les évolutions du marché des assurances en se concertant étroitement sur les divers mécanismes communs de réaction.

3.2. 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.

Le nombre de dossiers traités en 2005 était de 84, un chiffre élevé, la moyenne étant de l'ordre de quelque 70 dossiers par an.

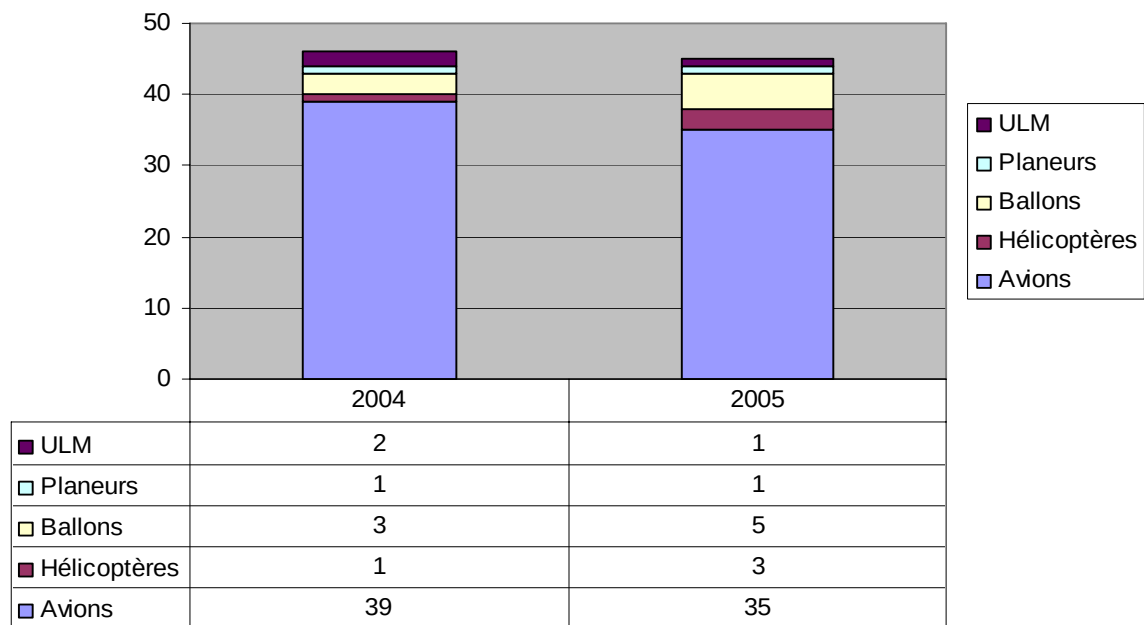


Immatriculations 2005

En 2005, le nombre d'aéronefs immatriculés a augmenté de 6 unités, ce qui correspond à une augmentation de 2.15%. Ce chiffre est dans la moyenne des années précédentes, abstraction faite de l'année record 2003.

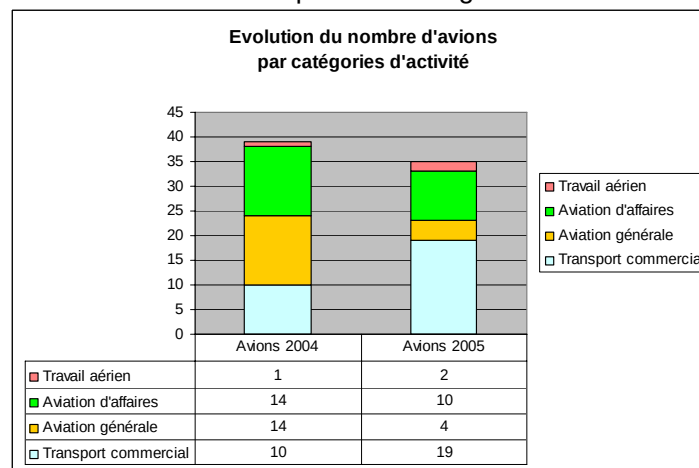
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Immatriculations	37	42	36	51	46	45
Radiations	31	35	28	24	36	39
Augmentation nette	6	7	8	27	10	6
Pourcentage	2.72%	3.09%	3.43%	11.20%	3.73%	2.15%
Total	226	233	241	268	278	284

Evolutions des immatriculations



Le nombre d'immatriculations en 2005 est quasiment le même qu'en 2004.

Concernant l'exploitation des aéronefs immatriculés en 2005, le nombre d'aéronefs exploités en transport commercial a augmenté par rapport aux immatriculations en 2004 tandis que le nombre d'aéronefs utilisés par l'aviation générale a diminué.



Maintenance

2005 a vu la suspension d'un agrément PART 145. Aucune nouvelle demande d'agrément PART 145 n'a été déposée.

Etat au 1er janvier 2006			
		Valide	Suspendu
Ateliers	CARGOLUX	X	
	LUXAIR	X	
	CAE AVIATION		X
	GA MAINTENANCE	X	

Organismes de formation de maintenance

CARGOLUX a été certifiée PART 147 par la DAC pour effectuer des formations de type Boeing 747-400.

Licences de mécanicien d'avion

La DAC a participé à l'organisation de plusieurs sessions d'examen en 2005 pour la délivrance de la formation de base pour la licence de mécanicien d'avion PART 66.

121 licences de mécanicien ont été délivrées en 2005.

Réglementation

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 2006.

Permis de vol

37 permis de vol ont été émis en 2005. Ce chiffre est en diminution par rapport à 2004.

Constructions amateurs

Parmi les avions immatriculés en 2005, il y avait 1 construction amateur.

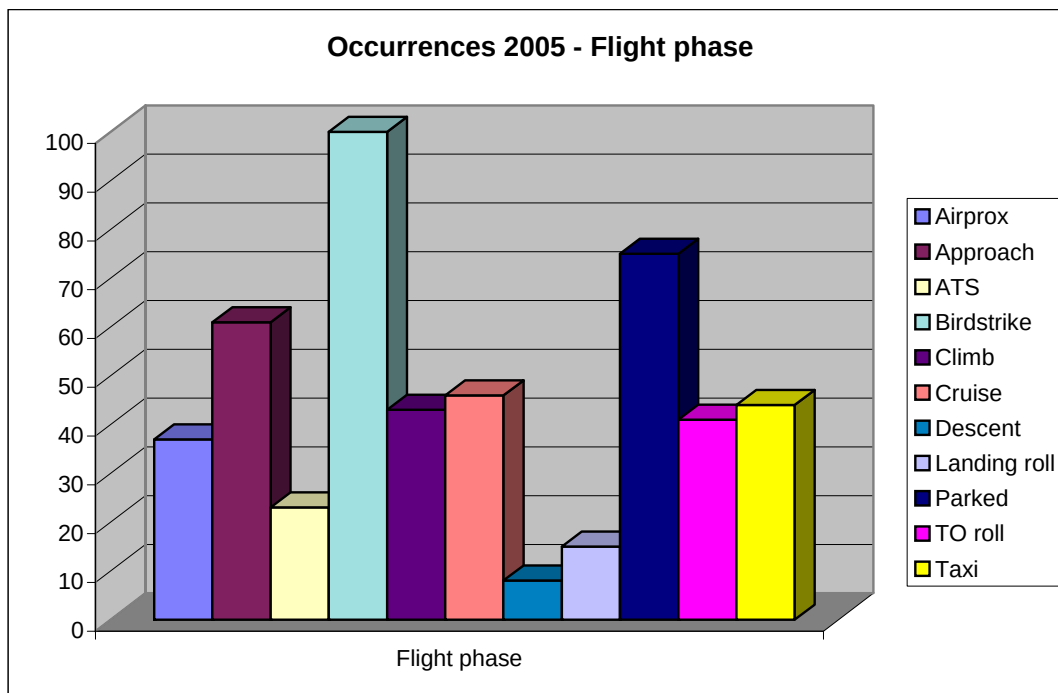
3.3. Domaine de la sécurité (incidents / accidents)

En 2005 aucun aéronef immatriculé au Luxembourg n'a été impliqué dans un accident. L'unique accident rapporté était celui d'une parachutiste qui s'était blessée lors d'un saut en parachute pendant une manifestation sur le terrain de football à Wiltz le 16 octobre 2005.

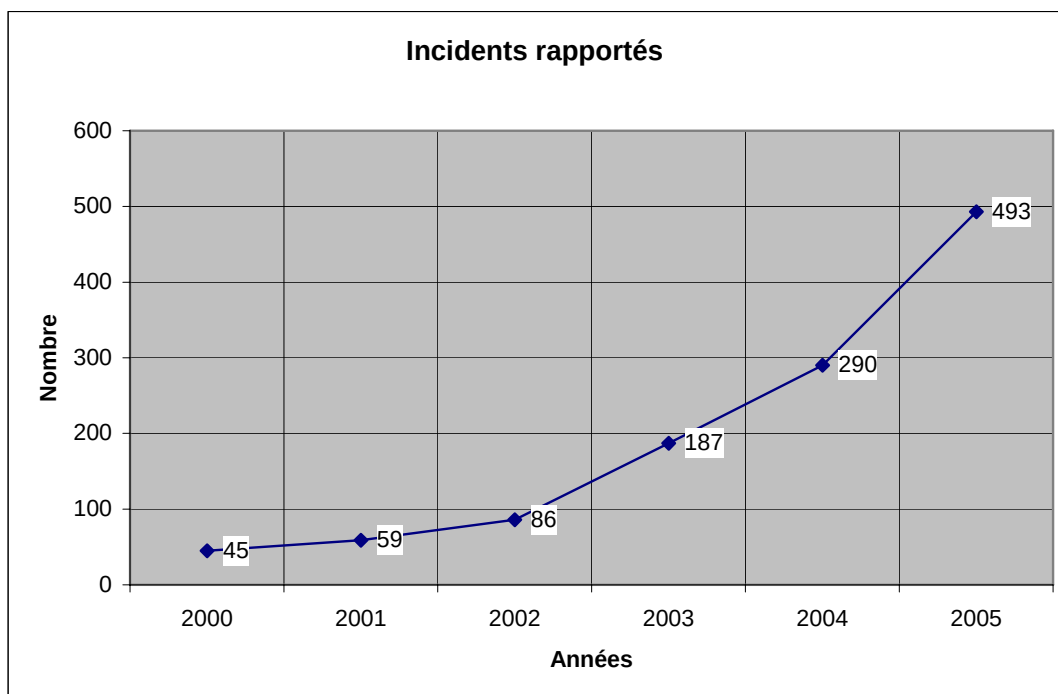
Pour les incidents rapportés par les opérateurs aériens pendant l'année 2005, le total s'élève à 493. Ce nombre se compose de :

- 103 incidents d'impact d'oiseaux, dont 31 au Luxembourg
- 36 incidents de Airprox
- 22 incidents ATC
- 75 incidents au sol
- 257 incidents de nature technique.

Le graphique ci-dessous montre la répartition des incidents pendant les différentes phases de vol :



Depuis l'année 2000, le nombre d'incidents rapportés a augmenté graduellement (2000 – 45 incidents, 2001 – 59 incidents, 2002 – 86 incidents, 2003 – 187 incidents, 2004 – 290). Le graphique ci-dessous montre l'évolution des incidents rapportés depuis 2000.



La majorité des rapports proviennent 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 la signalisation des événements obligatoire. Cette directive a pour objectif 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 est la prévention des accidents et incidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités. Tous les

événements seront saisis dans une base de données qui est commune aux Etats membres et permet un échange d'information.

En dehors des vols réguliers opérés par les transporteurs desservant l'aéroport de Luxembourg, un total de 710 demandes d'atterrissage a été présenté pour des vols non programmés. Ce nombre se compose de :

- 553 demandes Cargo-Charter
- 73 demandes Pax-Charter

Ces vols ont été opérés soit en provenance soit à destination de plus de 36 pays. 253 de ces vols ont eu lieu pendant les week-ends et 71 après les heures de bureau normales.

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), quinze inspections ont été effectuées pendant l'année 2005. Ces inspections n'ont pas relevé des remarques majeures. La transposition de la directive européenne 2004/36/CE concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires permettra d'apporter le cadre légal au Luxembourg.

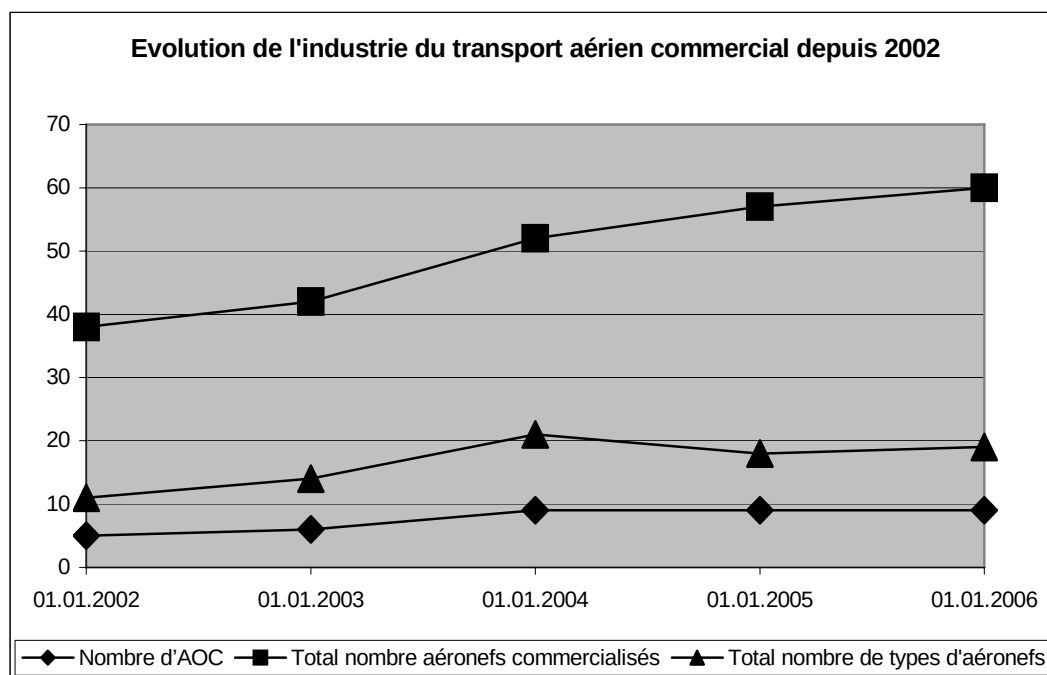
3.4. Bureau des opérations aériennes

Le nombre total des compagnies de transport aérien sous pavillon luxembourgeois s'est maintenu à 9 en 2005.

Les opérateurs luxembourgeois ont exploité au 31 décembre 2005 une flotte se composant en détail comme suit :

N° AOC	Nom de l'opérateur	Flotte
L-01	Luxair S.A.	3 Boeing 737-700 2 Boeing 737-500 8 Embraer 145 2 Embraer 135
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	14 Boeing 747-400F
L-03	Luxaviation S.A.	1 Cessna 550
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	1 Cessna 550 3 Falcon 50 3 Falcon 900 2 Falcon 2000 3 Global Express 1 Challenger 1 Learjet 31 1 Eurocopter 155
L-07	Duclair S.A.	2 Learjet 35 1 Learjet 60 3 Explorer
L-08	JDP Lux S.A.	1 Beech 200
L-09	Luxflight Executive S.A.	2 Falcon 900
L-10	Premiair S.A.	2 Raytheon Premiair
L-11	West Air Luxembourg S.A.	5 British Aerospace ATP

Le graphique suivant visualise l'essor de l'industrie aéronautique luxembourgeoise depuis le 1^{er} janvier 2002. La flotte commerciale du Luxembourg a augmenté dans l'espace de seulement 4 ans de 38 appareils au 1^{er} janvier 2002 à 61 unités au 1^{er} janvier 2006. Ceci correspond à une augmentation de presque 61 %. Alors que cette flotte se constituait de 11 types différents au 1^{er} janvier 2002, elle se compose de 19 types d'appareils différents au 1^{er} janvier 2006, soit une augmentation de 73 %.



Pour s'assurer de la conformité des exploitants sous licence luxembourgeoise avec la réglementation en vigueur, des inspections sont régulièrement effectuées. Ainsi, durant l'année 2005 ont été effectuées dans le domaine de l'exploitation aérienne les inspections suivantes :

N° AOC	Nom de l'opérateur	Inspections
L-01	Luxair S.A.	27
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	15
L-03	Luxaviation S.A.	10
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	16
L-07	Duclair S.A.	14
L-08	JDP Lux S.A.	9
L-09	Luxflight Executive S.A.	13
L-10	Premiair S.A.	10
L-11	West Air Luxembourg S.A.	18

Les inspections se caractérisent par différents types et spécialités dont la vérification (par sondage) des fichiers de formation des pilotes, de la préparation des vols ou encore celle de la conduite des vols.

A ces inspections programmées s'ajoutent encore, en fonction du besoin, des interventions et contrôles supplémentaires et inopinés.

3.5. Domaine de la Navigation aérienne

I) 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 (5), prises de vues aériennes (6), atterrissages hors aérodrome (2), construction d'éoliennes (1), construction de bâtiments (2). Trois demandes ont été refusées.

Des travaux sont en cours pour l'élaboration d'un projet de règlement relatif au travail aérien ainsi qu'à l'établissement des procédures applicables en la matière. Il en est de même pour un projet de règlement grand-ducal transposant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

II) Niveau communautaire :

La Direction de l'Aviation Civile a suivi les développements du dossier « Ciel Unique Européen ». Les travaux et les débats au sein du « Comité Ciel Unique », créé par le règlement-cadre (CE) N° 549/2004, ont été suivis avec une attention particulière. Ce comité composé de représentants des Etats membres et présidé par un représentant de la Commission 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 ont été adoptées, à savoir :

1° Le règlement (CE) N° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne. Ce texte vise à identifier et à adopter les dispositions obligatoires en matière de certification des prestataires de services, telles qu'elles ressortent des ESARR's d'Eurocontrol, plus précisément des ESARR's 3 (*Safety Management Systems in ATM*), 4 (*Risk Assessment and Mitigation in ATM*) et 5 (*ATM Services' Personnel, requirements for engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks*). Le dit règlement vise particulièrement à harmoniser les services suivants : le contrôle aérien (ATC – Air Traffic Control), le service météorologique (MET), l'information aéronautique (AIS) et le service de communication et de navigation (CNS).

2° Le Règlement (CE) N° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE). Selon le concept de gestion souple de l'espace aérien, défini par l'OACI et développé par Eurocontrol, l'espace aérien ne devrait pas être désigné comme un espace purement civil ou militaire, mais plutôt être considéré comme un continuum dans lequel les besoins de tous les usagers doivent être satisfaits dans la mesure la plus large possible.

Dans une déclaration sur les questions militaires liées au ciel unique européen, les États membres s'engagent à coopérer les uns avec les autres, en tenant compte des besoins militaires nationaux, afin que le concept d'utilisation flexible de l'espace aérien soit appliqué sans restrictions et de manière uniforme dans tous les États membres par tous les utilisateurs de l'espace aérien.

En l'absence d'une aviation militaire nationale, ce texte n'aura sans doute aucun effet pratique sur notre plan national.

D'autres textes communautaires ont été adoptés définitivement par le Comité du ciel unique. Ils entreront en vigueur après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Il s'agit notamment des dispositions suivantes :

1° Le projet de directive de la Commission concernant l'octroi de licences aux contrôleurs aériens. Ce texte, qui est actuellement connu en tant que « licence communautaire de

contrôleurs de la circulation aérienne», est en procédure d'adoption au niveau communautaire. La publication du prédit texte devrait intervenir sous peu. Les Etats membres disposent d'un délai de deux ans pour transposer cette directive.

L'harmonisation des licences de contrôleur de la circulation aérienne devra accroître la sécurité de la navigation aérienne, permettre une meilleure organisation du marché du travail, accroître leur disponibilité et rendre plus effective la liberté de circulation en supprimant l'arbitraire dont font preuve actuellement certains Etats membres en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des licences.

2° Le projet de règlement de la Commission relatif à la classification de l'espace aérien et l'accès des vols VFR au-dessus du niveau de vol 195 prévoit d'harmoniser la classification de l'espace aérien au-dessus du niveau de vol 195 et l'accès des vols VFR (*visual flight rules*) dans cet espace aérien. L'espace aérien se trouvant au-dessus du niveau de vol 195 est contrôlé par Belgocontrol (jusqu'au niveau de vol 245 inclus) et par Eurocontrol Maastricht (au-dessus du niveau de vol 245). Cette délégation a été accordée par le règlement grand-ducal du 7 juin 2000 relatif à l'organisation et aux procédures d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois.

Le règlement communautaire oblige les Etats membres à ranger l'espace aérien au-dessus du niveau de vol 195 dans la classe C et à permettre aux usagers en vols VFR d'accéder à cet espace aérien.

D'autres dispositions communautaires sont actuellement en voie d'élaboration au sein du Comité du ciel unique en vue de leur adoption et publication:

- 1) Draft Commission regulation laying down a common charging scheme for air navigation services;
- 2) Draft Commission Regulation laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the Single European Sky;
- 3) Draft Commission Regulation laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, co-ordination and transfer of flights between air traffic control units;
- 4) Draft Commission Regulation laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, co-ordination and transfer of flights between air traffic control units;

III) Eurocontrol :

Le Directeur de l'Aviation Civile 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).

Ainsi la DAC agit comme point de contact pour toutes les affaires en relation avec Eurocontrol, MUAC ou encore l'IANIS (Institute of Air Navigation Services).

Au cours de l'année 2005, 37 approbations par correspondance ont été instruites et envoyées à Eurocontrol.

La conformité du Luxembourg face aux prescriptions d'Eurocontrol est vérifiée dans un audit annuel nommé LCIP (Local Convergence and Implementation Plan). Le rapport 2005 a été préparé en collaboration avec l'Administration de l'Aéroport.

Le groupe AMC (Acceptable means of compliance) d'Eurocontrol prépare les positions communes des pays BENELUX et de la RFA par rapport aux exigences communes établies par le règlement (CE) N° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

En même temps, le Luxembourg participe aux réunions de coordination et de coopération des NSA (BENELUX + RFA). Il s'agit d'harmoniser les procédures des NSA et de coopérer mutuellement dans la réalisation des tâches dévolues à ces autorités.

Le groupe RICBAN (Regulatory Information & Coordination Board Area Northwest). réunit les pays Benelux, l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne. Il s'agit de débattre les questions d'actualité relevant du domaine de la réglementation et de trouver des positions communes au sein des différents régulateurs en matière de navigation aérienne.

IV) ICAO :

La DAC a coordonné les réponses du Luxembourg avec l'Administration de l'Aéroport et l'entité d'enquête d'accidents pour répondre aux questionnaires de l'OACI en vue de l'audit de supervision USOAP qui a eu lieu en février 2006.

3.6. Domaine des Licences

L'émission et la gestion des licences, qualifications et validations pour le personnel navigant sont assurées 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 août 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. Par ailleurs, depuis le 18 juin 2004, date de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité transposant les dispositions du code JAR-FCL en droit national, les licences de pilotes professionnels et de ligne existent au Luxembourg.

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.

Licences émises selon les règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 réglementant les licences et qualifications des parachutistes et du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs

Licences de pilotes privés et de parachutistes

La gestion des licences et qualifications est gérée conformément aux règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités. Le tableau suivant renseigne le nombre actuel de licences.

Tableau 1 – Licences de pilote privé et de parachutiste

	total de licences	dont licences d'entraînement
AER (aérostat)	38	1
PAR (parachute)	95	58
PLA (planeur)	60	20
PPL (avion)	553	121
ULM (Ultra-léger motorisé)	58	14
TOTAL	804	214

Ecoles de pilotage - Agréments

Selon les dispositions des règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités toute instruction ne peut être donnée que dans une école agréée. L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à l'autorisation du ministre des transports qui examine les dossiers soumis par les écoles de pilotage en vue de l'agrément requis.

Tableau 2 – Ecoles de pilotage agréées

	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 en vue de l'obtention des licences et qualifications afférentes selon les dispositions des règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités se fait par le biais de commissions nommées à cet effet par le ministre des transports :

Tableau 3 – Examens théoriques

Année	Nombre de candidats
2000	113
2001	87
2002	96
2003	153
2004	109
2005	54

Tableau 4 – Examens pratiques

Année	Nombre de candidats
2003	93
2004	67
2005	48

Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne émises selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion

Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne

La gestion des licences et qualifications est assurée conformément au règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité.

Tableau 5 – Licences délivrées selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004

Titre de la licence	Nombre de licences émises
Pilote privé d'avion	98
Pilote professionnel d'avion	1
Pilote de ligne d'avion	58

Organismes de formation déclarés

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité l'instruction ne peut être donnée que dans un organisme de formation approuvé ou déclaré. L'exploitation d'un organisme de formation approuvé ou déclaré est subordonnée à l'autorisation du ministre des transports. 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 au Ministère des Transports.

Tableau 6 – Organismes de formation déclarés

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

Examens

La gestion des examens en vue de l'obtention des licences et qualifications afférentes selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité se fait par le biais de la commission des examens nommée par le ministre des transports à cet effet.

Les examens pratiques sont des épreuves pratiques d'aptitude ou des vols de compétence prévus pour l'obtention, la revalidation ou le renouvellement des qualifications prévues par le règlement grand-ducal du 6 février 2004.

Tableau 7 – Examens théoriques

Année	Nombre de candidats
2004	0
2005	1

Tableau 8 – Examens pratiques

Année	Nombre de candidats
2004	12
2005	48

Structure médicale

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

1. Section de Médecine Aéronautique (SMA)
2. Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (CEMA)
3. Médecins Examineurs (MEA)

Sur proposition de la SMA, le ministre des transports a procédé à la nomination de 5 médecins examineurs.

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. La réalisation des examens aéromédicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

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. La réalisation des examens aéromédicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

Validations de 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 9 – Validations jusqu'au 18 juin 2004 toutes licences confondues

Année	Nombre de validations
1996	233
1997	200
1998	231
1999	335
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 titulaires de licences des Etats membres 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 10 – Validations à partir du 18 juin 2004 (avions)

	Nombre de validations *)		
	a	b	c
A partir du 18 juin 2004	102	11	3
2005	274	26	6

*) voir ci-dessus

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

1. 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,
2. 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 11 – Validations à partir du 18 juin 2004 (hélicoptères)

	Nombre de validations *)	
	A	B
A partir du 18 juin 2004	11	3
2005	30	1

*) voir ci-dessus

3.7. Domaine des relations extérieures / négociations bilatérales

Une conséquence de l'arrêt rendu par la Cour de Justice Européenne (CJCE) le 5 novembre 2002 à Luxembourg avait été dans une première étape un ralentissement des négociations bilatérales menées par les Etats membres jusqu'à la clarification d'un certain nombre de questions pratiques relatives à la façon dont les Etats membres pourront poursuivre leurs démarches bilatérales ainsi qu'à la validité des résultats de telles négociations. Dans ce domaine, un système de comitologie a été instauré par la Commission Européenne dans le cadre duquel toutes les négociations conduites par des Etats membres sont examinées avant que la Commission ne prenne une décision pour donner son accord ou non aux résultats des négociations concernées.

La Commission Européenne a elle-même intensifié la tenue de négociations horizontales avec des pays tiers en vue de la conclusion d'accords horizontaux qui permettent de rendre conformes au droit communautaire les accords bilatéraux des Etats membres sans toucher à l'aspect des droits de trafic ou à d'autres questions opérationnelles qui restent la prérogative des Etats membres. Plus de 20 accords horizontaux ont ainsi déjà été paraphés par la Commission Européenne avec des Etats tiers.

Au niveau bilatéral, les démarches entreprises envers des pays tiers se sont à la fois caractérisées par des démarches informelles avec certaines autorités aéronautiques en vue de discuter et de régler certaines questions pratiques ainsi que par des négociations

formelles en vue d'établir des relations aériennes bilatérales ou d'étendre des dispositions opérationnelles en terme de fréquences, de capacités ou de droits de trafic.

Ainsi des développements majeurs ont pu être réalisés avec Hong Kong et avec la République Populaire de Chine. Pour HongKong, toutes les restrictions relatives aux fréquences et capacités opérées par Cargolux ont pu être levées et le portefeuille des droits de trafic de 5^e liberté a été étendu. Avec les autorités de la République Populaire de Chine, il a été possible de convenir d'une augmentation des fréquences que CARGOLUX peut opérer sur Shanghai et d'ouvrir deux nouvelles destinations en Chine, à savoir Péking et Xiamen. Du côté chinois cela a permis l'ouverture de nouveaux vols cargo sur Luxembourg par CHINA EASTERN AIRLINES au départ de la ville de Shenzhen.

Des consultations bilatérales avec les autorités de Singapour ont également permis de libéraliser les opérations aériennes entre Singapour et Luxembourg où il n'y a désormais plus de restrictions opérationnelles pour les compagnies aériennes des deux pays. Une réunion bilatérale avec l'aviation civile du Kuwait a de son côté eu pour effet de doubler le nombre de fréquences que CARGOLUX est autorisée à opérer entre Luxembourg et Kuwait. Des négociations bilatérales avec les autorités aéronautiques de l'Indonésie ont eu comme résultat qu'il est désormais possible pour les compagnies aériennes des deux pays d'instaurer des vols directs entre nos territoires respectifs. Finalement les relations aériennes bilatérales avec la Jordanie ont connu un développement concret avec le lancement par CARGOLUX de vols cargo sur Amman et des consultations bilatérales avec l'aviation civile congolaise ont permis de formaliser les droits de trafic permettant à CARGOLUX de desservir la ville de Kinshasa à raison de deux fréquences hebdomadaires.

D'une manière générale il a donc été possible en 2005 de consolider nos relations aériennes bilatérales avec un bon nombre de pays tiers permettant surtout d'étoffer considérablement le portefeuille de droits de trafic dont dispose à ce jour notre transporteur tout cargo CARGOLUX. On constate en particulier une augmentation constante des droits de trafic de 5^{ème} liberté permettant à CARGOLUX de relier entre eux un nombre croissant de marchés et de destinations sans passer par Luxembourg. Ainsi la desserte d'autres régions européennes a également pu être renforcée avec des escales cargo notamment à Milan, Budapest et Barcelone.

3.8. Domaine de la Sûreté aérienne

Au niveau national

Une réglementation importante concernant les mesures de contrôles en matière de transport du fret aérien a été adoptée au cours de l'année 2005 et comble ainsi un vide juridique auquel la Commission européenne avait attiré l'attention des autorités luxembourgeoises.

Il s'agit du règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus en matière de sûreté aérienne.

Ce règlement grand-ducal instaure des obligations que doit respecter toute société dont l'objet social poursuit l'acheminement, par voie aérienne, de marchandises de toute nature.

Les sociétés obtiennent, si elles respectent les critères définis audit règlement, un label d'expéditeur connu *respectivement* d'agent habilité qui est reconnu dans tout pays membre de l'Union européenne.

Ce label atteste que les marchandises transportées ne constituent aucune menace pour la sûreté de l'aviation civile.

Une autre nouveauté instaurée est la création d'une commission spéciale d'autorisation d'accès pour l'aéroport.

Depuis l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables, l'aéroport de Luxembourg constitue une zone de sûreté à accès réglementé :

- zone de sûreté : ceci implique qu'une personne ne peut accéder dans l'enceinte aéroportuaire qu'après avoir passé avec succès le contrôle des antécédents, *respectivement* après avoir été inspectée et fouillée selon les dispositions du règlement (CE) n°2320/2002 du 16 décembre 2002 ;
- accès réglementé : tout accès est constamment contrôlé afin de s'assurer que les personnes n'accèdent qu'aux zones leur attribuées.

Cette commission a pour fonction d'analyser et de vérifier si l'accès aux zones aéroportuaires sollicité ou détenu par une personne ne constitue pas une menace pour la sûreté aérienne.

Au niveau communautaire

Conformément aux dispositions du règlement (CE) n°1486/2003 du 22 août 2003, la Commission européenne a effectué, du 23 au 25 mai 2005, une inspection de suivi à l'aéroport de Luxembourg afin de vérifier si les non-conformités constatées lors de l'inspection de 2004 ont été correctement rectifiées.

Il ressort du rapport de l'inspection de mai 2005 que des actions de redressement restent encore à faire en ce qui concerne la réglementation en matière de transport du fret aérien ainsi que le plan national du contrôle de la qualité en matière de sûreté aérienne.

La réglementation instaurant des contrôles en matière de transport du fret aérien est entrée en vigueur le 29 décembre 2005.

Les dispositions relatives à l'instauration d'un programme national du contrôle de la qualité sont prévues par le règlement communautaire n°1217/2003 du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile et instaurant des critères communs et une méthodologie commune pour l'exécution des contrôles en la matière.

La finalité est d'instaurer une base commune afin d'assurer dans tous les pays membres de l'Union européenne une certaine homogénéité des contrôles en matière de sûreté aérienne et d'éviter, par là même, des législations nationales hétéroclites et protéiformes pouvant, le cas échéant, aboutir à un niveau de qualité différent selon la méthodologie employée.

La Direction de l'Aviation Civile s'est dotée d'un tel programme, se conformant par-là aux dispositions du règlement (CE) précité.

Finalement deux nouveaux règlements communautaires sont entrés en vigueur en matière de sûreté aérienne : il s'agit plus précisément du règlement (CE) n°781/2005 du 24 mai 2005 et du règlement (CE) n°857 du 6 juin 2005, tous deux fixant des mesures complémentaires pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne.

3.9. Domaine de l'aviation générale

Le nombre des vols effectués dans le domaine de l'aviation générale a encore diminué en 2005, en accusant un chiffre de 24.211 seulement par rapport à 26.590 pour l'année 2004. Cette régression de l'ordre de 9,9% s'explique par le fait que les activités de l'aviation de sport et de tourisme se heurtent de plus en plus aux difficultés d'exercer pleinement un

écolage efficace à l'aéroport de Luxembourg, de sorte que les écoles de pilotage se voient contraintes à en transférer une partie à des aérodromes étrangers.

A remarquer, par ailleurs, que le nombre des mouvements établi pour 2005 rejoint d'une façon générale les 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%
2005	29.763	- 6.0 %		24.211	- 9,9%

En ce qui concerne l'exploitation de l'aérodrome de Noertrange, celle-ci pourra être poursuivie, après l'acquisition des dernières parcelles requises pour permettre à l'Etat de devenir propriétaire du terrain. L'utilisation des infrastructures aéronautiques du site deviendra normale dès que les travaux de réaménagement et de sécurisation auront abouti à leur fin.

Dans cet ordre d'idée, un nouveau règlement ministériel est en train d'être élaboré et entrera en vigueur au courant de 2006.

3.10. L'Aéroport de Luxembourg

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

En ce qui concerne les travaux d'infrastructures, deux lois votées le 22 décembre 2004 sont en phase d'exécution. Il s'agit d'une part de la loi concernant la construction de la nouvelle tour radar pour laquelle les travaux ont commencé en 2005 et progressent selon le calendrier prévu, et d'autre part de la loi sur la mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport pour laquelle les premiers travaux débiteront en 2006.

A niveau des travaux législatifs en préparation, il y a encore lieu de relever que les travaux de finalisation du projet de règlement grand-ducal déclarant obligatoire le Plan d'occupation du sol « Aéroport et environs » se sont poursuivis et devraient aboutir en 2006. Ce projet remplacera le plan d'aménagement partiel (PAP) de l'Aéroport et ses Environs tel qu'il a été dressé en 1986.

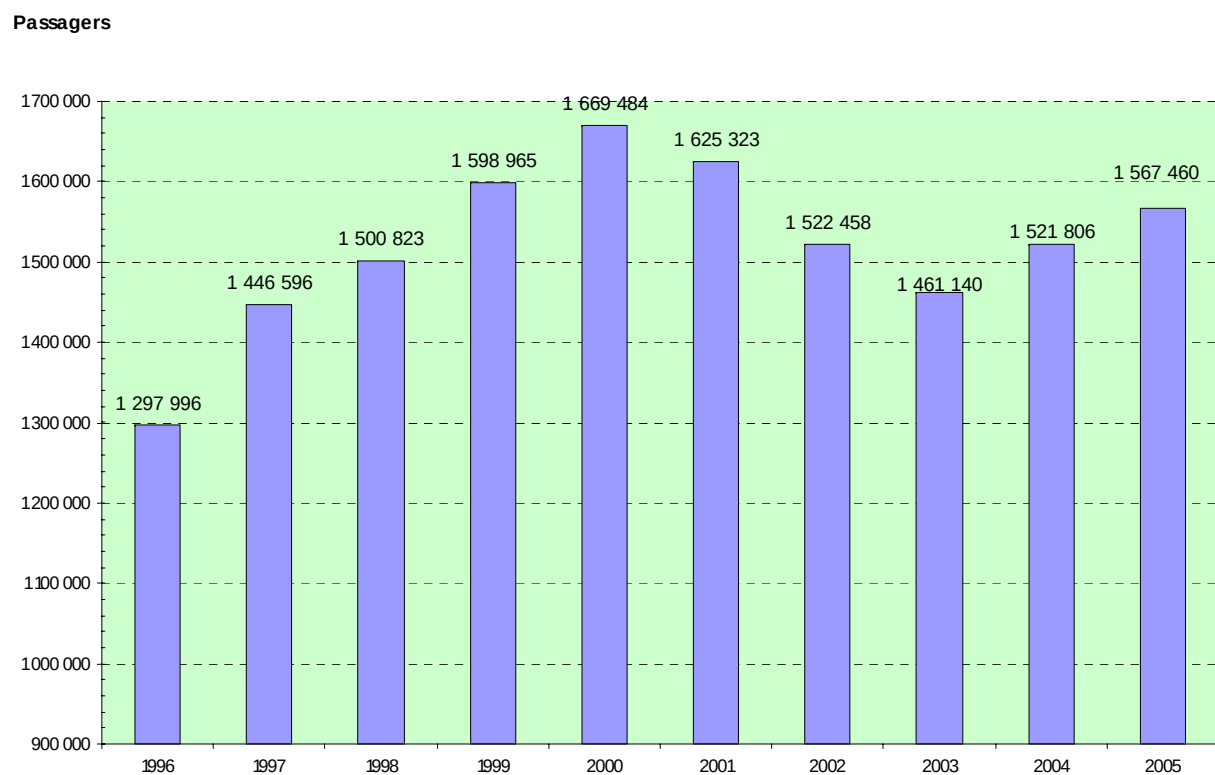
Sont encore à relever les travaux préparatoires à la certification des services de l'administration, démarche qui reflète les obligations imposées et par l'OACI et par la Commission Européenne par son volet réglementaire du « Ciel unique ». C'est ainsi que le service des opérations aéronautiques a reçu sa certification ISO en 2005 et les autres services vont suivre en 2006.

En ce qui concerne les chiffres de trafic enregistrés à l'aéroport les graphiques joints illustrent le mouvement constaté depuis 1996. Il y a lieu de noter que le nombre des passagers transportés est en hausse de 3% par rapport à 2004 et confirme ainsi la reprise du marché qui est constatée depuis 2003.

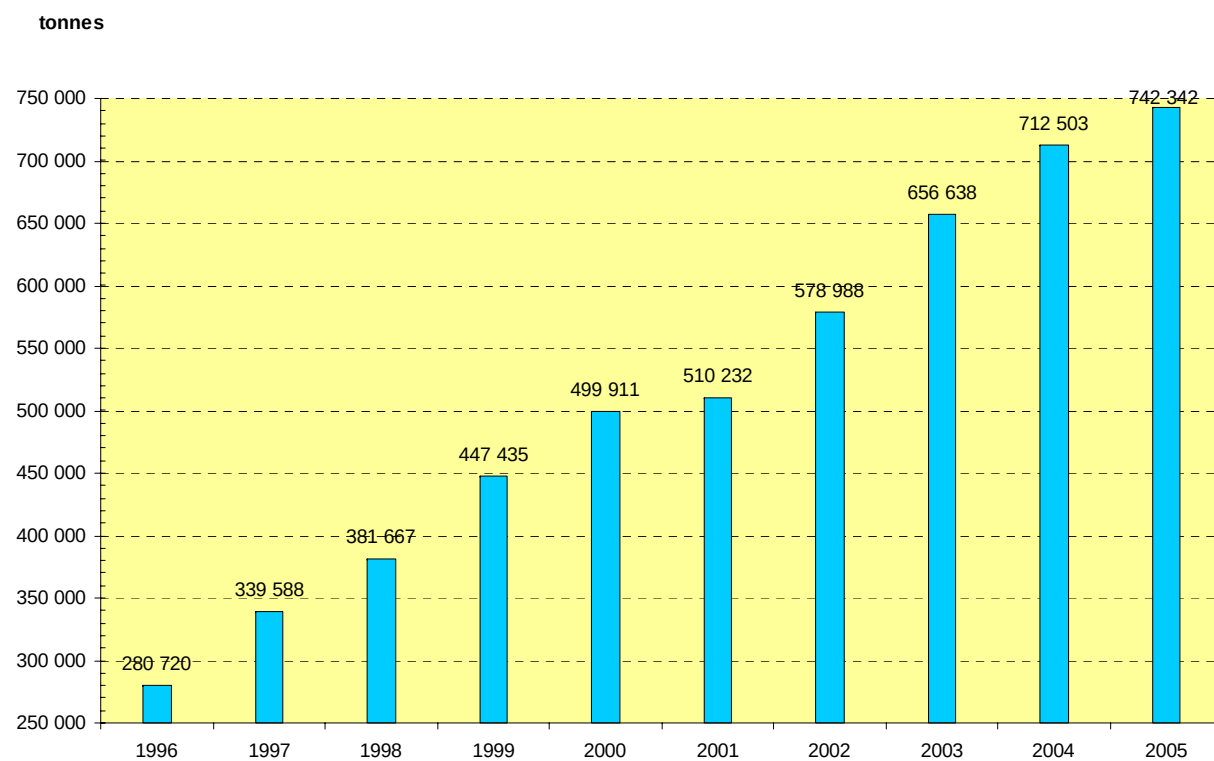
Pour le fret aérien, la hausse par rapport à 2004 est de 4% et la progression constante de cette activité constatée depuis les dix dernières années se confirme.

Les mouvements aériens, mis à part l'aviation sportive qui a largement souffert des conditions météorologiques défavorables en 2005, sont en hausse du fait d'une reprise internationale générale. Le nombre des mouvements de nuit est en hausse par rapport à 2004, mais reflète néanmoins la volonté du Gouvernement à limiter ces mouvements : les autorisations nécessaires ne sont délivrées que dans des cas extrêmement rares et le chiffre tel quel est constitué très majoritairement par des arrivées retardées de vols réguliers.

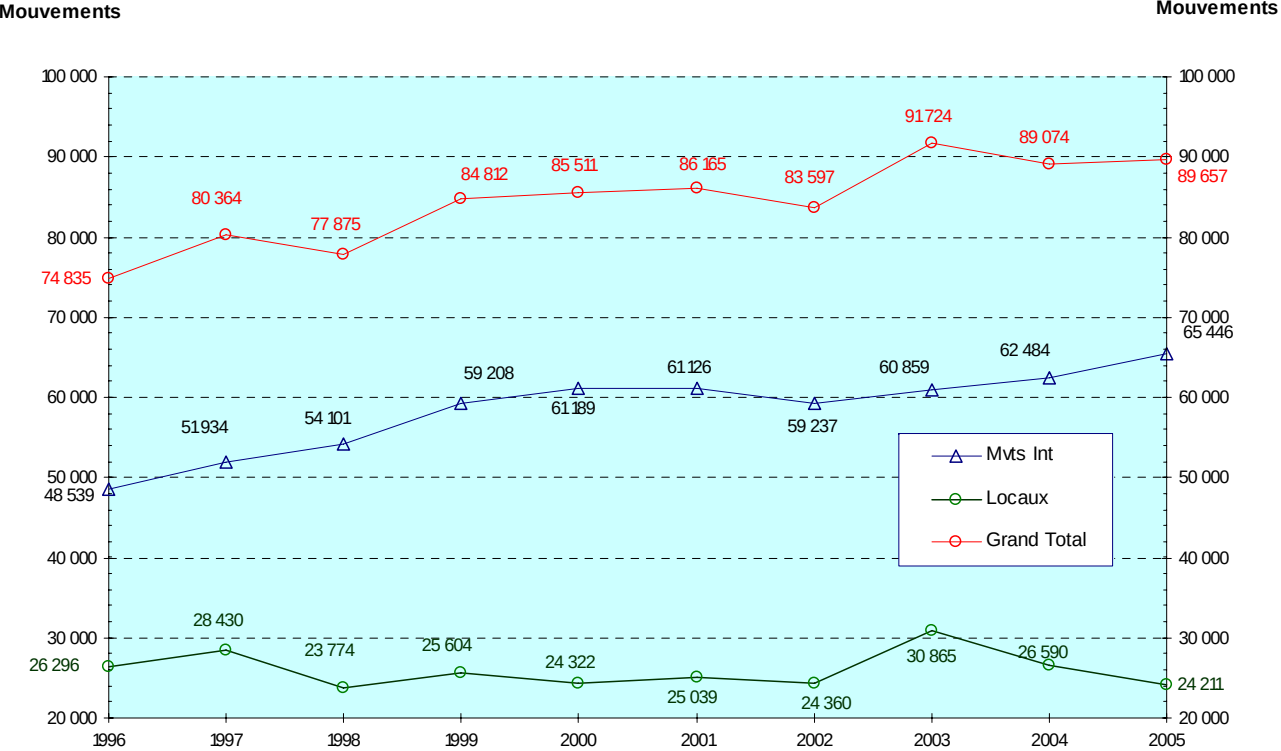
Evolution du nombre des passagers



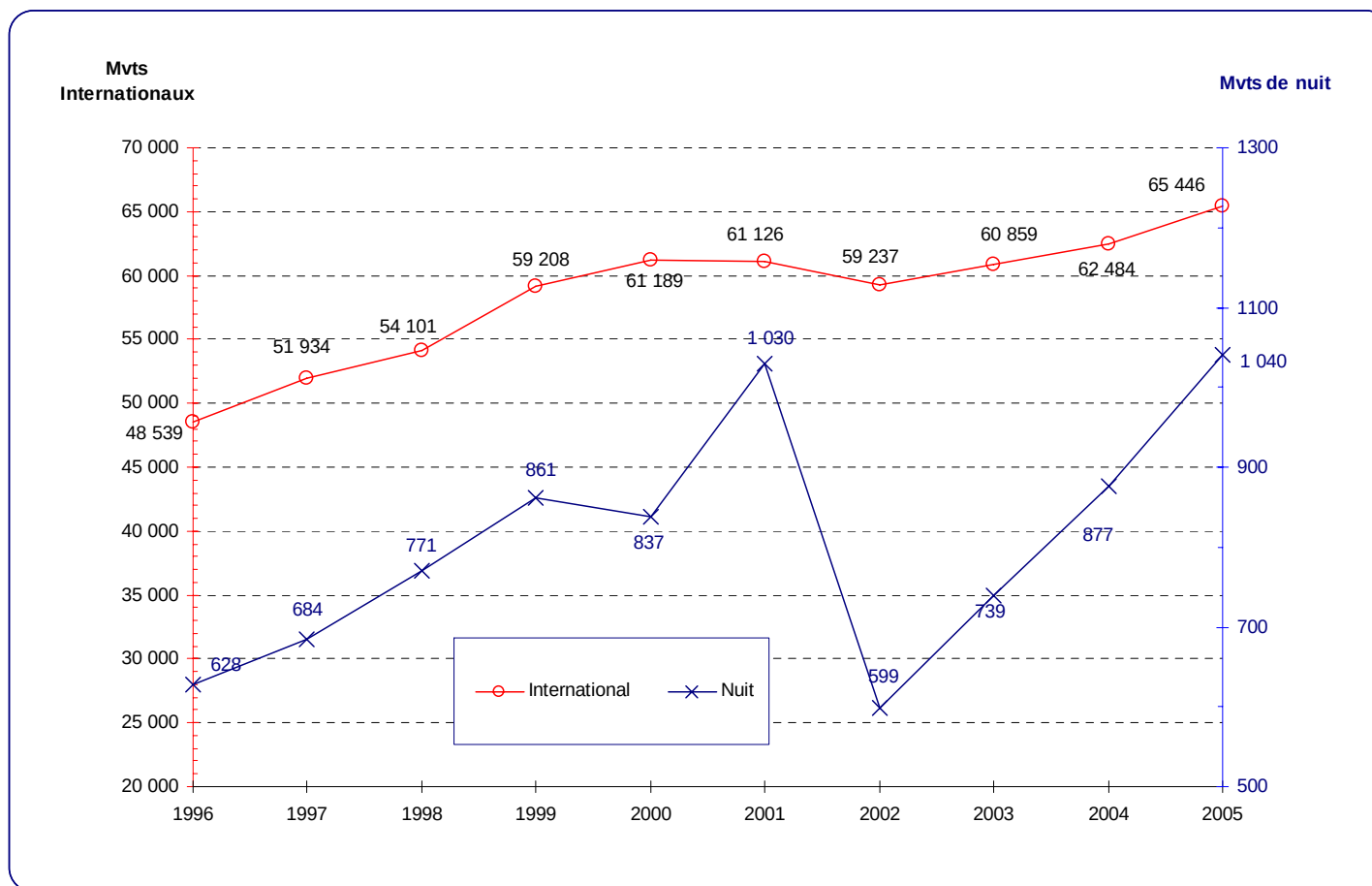
Evolution du fret aérien



Evolution des mouvements aériens



Evolution des mouvements de nuit



3.11. Les grands projets d'infrastructure à l'aéroport de Luxembourg

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.

Le projet comporte quatre parties ou phases distinctes.

1. Le terminal B

La première partie, le terminal B, conçue pour le traitement des avions petits porteurs d'une capacité ne dépassant pas les 50 passagers, a été mise en service le 26 mai 2004, dans le respect et de l'échéancier et de l'enveloppe budgétaire prévus.

2. Le terminal principal

La deuxième partie, le nouveau terminal principal (terminal A), est en voie de réalisation. L'avant-projet détaillé du 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.

En 2005, les travaux de gros-œuvre, interrompus en février par un accident tragique qui a coûté la vie à un ouvrier, ont pu être finalisés. En raison d'intempéries hivernales et de la fermeture de chantier pendant presque trois mois, les travaux de charpente métallique et de façade n'ont pas pu être réalisés comme prévu, de sorte que l'enveloppe du bâtiment n'a pas pu être fermée avant l'hiver 2005/2006. Ces retards ont pour conséquence que le début de la mise en place des installations techniques a dû être reporté à son tour.

Aussi l'échéance d'octobre 2006 pour la fin des travaux ne pourra-t-elle pas être respectée et est-elle reportée au premier semestre 2007. Si le chantier complexe ne rencontre pas d'autres problèmes imprévus importants, la mise en service de la nouvelle aérogare pourra se faire fin 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.

3. Le parking souterrain

Le troisième chantier d'envergure dont la société de l'aéroport est en charge est la construction d'un parking souterrain pour 4000 emplacements de voitures sur quatre niveaux sous terre, devant la nouvelle aérogare. Ce parking, complété par 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, 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 début 2007 et la deuxième mi 2007. 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.

En 2005, les travaux de terrassement ont pu être achevés. Le gros-œuvre de la première partie a pu être entamé dans les délais prévus. Ces travaux risquent évidemment d'être perturbés par des intempéries hivernales 2005/2006 et 2006/2007.

Du fait des grands chantiers à l'endroit de la nouvelle aérogare, les aires de stationnement pour les voitures des clients de l'aéroport ont subi des modifications fréquentes résultant également en des réductions des surfaces de stationnement. lux-Airport a déployé tous les moyens disponibles pour assouplir les retombées négatives sur la clientèle.

Déjà en 2004, 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 encourus du fait des travaux d'aménagement. Une navette est assurée par bus entre ce parking et l'aérogare.

4. La centrale de cogénération

La centrale de cogénération est la quatrième partie du programme de construction dont lux-Airport est chargée. 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 (Airport Energy S.A.) 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 Airport Energy.

En 2005, Airport Energy S.A. a élaboré et finalisé le projet qui a été soumis pour approbation aux instances compétentes.

Les travaux commenceront en 2006 et devront être terminés la même année.

5. La halte ferroviaire

Le Fonds du Rail et les Chemins de Fer Luxembourgeois ont confié à lux-Airport la maîtrise d'ouvrage déléguée pour la construction de la halte ferroviaire souterraine devant la nouvelle aérogare et de la partie du tunnel ferroviaire se trouvant sur l'emprise de l'aéroport, faisant partie du projet de train qui reliera la gare centrale au plateau du Kirchberg via Findel.

Le grand défi de ce projet réside dans la coordination des travaux se situant entre le parking souterrain et l'aérogare en construction. En effet, ces grands chantiers influent l'un sur l'autre tout en devant être terminés en même temps.

En 2005, les travaux de terrassement pour la partie qui se trouve directement devant l'aérogare ont été achevés. Le marché pour le gros-œuvre a été adjugé et les travaux pourront commencer en 2006.

En 2005, lux-Airport a accordé une concession de travaux et d'exploitation à une société spécialisée. Un projet est en élaboration et il sera tenu compte des besoins spécifiques des activités de l'aviation générale, d'un côté, et des infrastructures d'accueil VIP gouvernementaux, de l'autre côté.

Le projet comprend également la construction de hangars pour des avions de l'aviation générale.

L'échéancier prévoit le début des travaux de construction en 2006 et la mise en exploitation fin 2007.

6. 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.

Le **plan d'occupation du sol (POS)** de l'aéroport, visant à remplacer le plan d'aménagement partiel (PAP) de l'Aéroport et ses Environs tel qu'il a été dressé en 1986 a été finalisé et le projet de règlement grand-ducal afférent est en instance d'approbation.

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.

7. 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. Ainsi lux-Airport a commencé en 2004 par un programme de travaux de perfectionnement de la clôture de l'enceinte aéroportuaire, à réaliser sur plusieurs exercices. Ce programme a été poursuivi en 2005.

4. Transports fluviaux

4.1. Activité législative

- L'arrêté grand-ducal du 31 juillet 2005 a publié les décisions prises par la Commission de la Moselle lors de sa séance plénière du 8 juin 2005 en matière de péages sur la Moselle (Mémorial A N° 147, page 2564).
- L'arrêté grand-ducal du 31 juillet 2005 a publié les modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 152, pages 2608 et ss).
- L'arrêté grand-ducal du 31 juillet 2005 a publié les amendements apportés au règlement de transport de matières dangereuses sur la Moselle (Mémorial A N° 153, pages 2624 et ss).
- L'arrêté grand-ducal du 28 février 2006 a publié les modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle lors de la séance plénière du 7 décembre 2005 (Mémorial A N° 46, pages 1068 et ss).
- L'arrêté grand-ducal du 28 février 2006 a publié les décisions prises par la Commission de la Moselle lors de sa séance plénière du 7 décembre 2005 en matière de péages sur la Moselle (Mémorial A N° 46, page 1070).

4.2. Activités internationales

Union Européenne

La Présidence luxembourgeoise a clôturé le dossier 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.

Pour l'autre dossier concernant les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, visant à adopter la législation communautaire en la matière prévue par la directive 82/714/CEE, une position commune a pu être arrêtée au niveau du Conseil à la fin de 2005.

Commission de la Moselle

En 2005, cette Commission a tenu deux séances plénières où des décisions importantes ont été prises.

Ainsi la Commission de la Moselle a décidé de laisser le niveau des péages de circulation pour les bateaux à marchandises inchangé jusqu'à nouvel ordre, vu la fragilité du trafic sur la Moselle et tout en considérant que la situation économique dans laquelle se trouve actuellement la navigation intérieure ne permet pas d'imposer des coûts supplémentaires à cette profession.

D'autre part, une réadaptation du taux des péages pour les bateaux à passagers et les bateaux-hôtels s'est avérée indispensable.

En matière réglementaire, la Commission a apporté une série de modifications et de compléments au règlement de police pour la navigation sur la Moselle et aux prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation de la Moselle.

Soucieux de faciliter la navigation par une mise en concordance aussi large que possible entre les prescriptions applicables sur la Moselle et celles applicables sur le Rhin, il a été décidé de renouveler la partie régionale Rhin (Bâle – pleine mer) et Moselle du « Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure » et de modifier le « Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) ».

4.3. Le Service de la Navigation

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 Moselle navigable 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 ainsi 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 2005 à 22 agents organisés comme suit:

- gestion générale: 5 agents, dont un employé ;
- unité nautique 2 agents ;
- unité technique: 3 agents ;
- unités d'exploitation des barrages-écluses: 2 x 6 agents par roulement interrompu.

Les fonctions de police sont assurées par un pool d'agents d'intervention nautique, spécialement formées, 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.

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

La voie d'eau attire, par ses multifonctionnalités, un nombre croissant d'acteurs. L'année 2005 a ainsi été marquée par la forte progression tant en volume qu'en complexité, de la gestion administrative.

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

Le domaine public fluvial de la Moselle dont la gestion a été confiée au Service de la Navigation est constitué du cours d'eau de la Moselle, des infrastructures en rapport avec l'exploitation en tant que voie d'eau ainsi que d'un certain nombre de dépendances terrestres. Notre patrimoine fluvial totalise une surface de quelques 5 km².

Dans la continuité des années précédentes, les activités ont notamment 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 sauvegarder les biens relevant du domaine public contre les risques de démembrement, d'empiétement ou de dégradation;
- 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;
- de contrôler les 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 et organismes qui en expriment la demande.

■ Les actions prioritaires en 2005

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.

Pour atteindre ces objectifs et selon cette stratégie ont été assurés les actions suivantes:

- 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 public;
 - les lieux de stationnement;
 - les installations flottantes autorisées;
 - les zones d'approches aux infrastructures d'accostage;
 - les parcours autorisés pour la pratique du ski nautique;
 - les plans inclinés pour la mise à l'eau des embarcations;

- les composantes du réseau radio multifonctionnel ainsi que les équipements limnimétriques.
- 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 poursuivi 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.
- Intensification des contacts 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.
- Analyse circonstanciée des variations du débit et des ressources en eau affectées par la gestion des débits.

A noter que la création d'un abri nautique conforme exigée dans le cadre de l'étude de sécurité ordonnée jadis par le Ministre des Transports a pu être finalisée, alors que les pourparlers en vue d'aboutir à un accord formalisant les modalités de gestion de la section franco-luxembourgeoise de la Moselle ont été poursuivis.

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 plus amplement rapportées dans la suite.

4.5. 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 78.176,60 € 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 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 2005, atteindront 1,4 millions d'Euros.

■ Les résultats du transport de marchandises

Pour ce qui est du transport de marchandises recensé à l'écluse de Grevenmacher, l'année 2005 a été clôturée comme suit :

- Tonnage transporté:	9.004.990 tonnes
- Mouvements de bateaux à marchandises chargés :	5.800 unités
- Mouvements totaux de bateaux à marchandises :	7.278 unités
- Capacité de charge théorique des bateaux	14.460.917 tonnes

En ce qui concerne l'évolution du tonnage transporté, on constate que le trafic s'est maintenu à un haut niveau.

Année 2003 :	8.309.810 tonnes
Année 2004 :	9.727.709 tonnes
Année 2005 :	9.004.990 tonnes

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 5.409.453 tonnes vers l'amont portant notamment sur le transport:
 - de combustibles minéraux solides : 3.625.117 tonnes
 - de minerais et de déchets ferreux : 1.075.298 tonnes
 - de produits métallurgiques, matériel de construction, engrais : 571.574 tonnes
- un trafic de 3.595.537 tonnes vers l'aval portant notamment sur le transport:
 - de produits agricoles : 1.772.261 tonnes
 - de denrées alimentaires : 782.708 tonnes
 - de produits métallurgiques : 604.152 tonnes
 - de minerais et matériaux de construction : 378.522 tonnes

Une tendance nette en direction d'une diversification des trafics et des transports de conteneurs n'a par contre pas pu être observée pendant 2005.

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 2005 comme suit:

- Mouvements de bâtiments à passagers :	502
- Autorisations de priorité de passage aux écluses conférées aux bâtiments effectuant un service régulier :	671
- Mouvements de bateaux de plaisance avec des dimensions supérieures à celles de l'écluse à nacelles :	1062

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 2005 des interruptions d'exploitation des écluses qui se sont chiffrés à 218 heures pour Grevenmacher et à 243 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 2005 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 2005, 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:	235 h	1344 h	426 h	1078 h
- Durée des mises hors service pour opérations programmées de maintien en état:	0 h	0 h	280 h	288 h
- Durée des interruptions de fonctionnement (pannes):	0	0 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 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 n'a pas manqué de générer des conflits entre les différents utilisateurs, car la demande dépasse de plus en plus nettement la capacité d'accueil des infrastructures. Cette situation a exigé une intensification des activités de contrôle et de répression en vue de garantir la sécurité et le bon ordre en la matière.

La problématique de l'insuffisance des infrastructures se trouve encore aggravée par l'évolution croissante de la taille des bateaux. En 2005, le Service de la Navigation a ainsi été saisi par un nombre croissant de demandes visant la mise en circulation sur la Moselle de bateaux à passagers d'une longueur unitaire de 135 m.

Des efforts devront donc être consentis dans l'intérêt de l'adaptation, respectivement la modernisation des infrastructures d'accostage sur la rive luxembourgeoise.

Dans ce contexte il convient de signaler que les travaux ayant pour objet la mise en place d'infrastructures d'accostage pour bateaux à passagers ont été entamés à Grevenmacher.

4.6. 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 et la pertinence des choix stratégiques ont 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.

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.

4.7. 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 2005, 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 2005". Les activités du Service de la Navigation déployées dans ce cadre se sont concentrées sur le respect des dispositions en rapport avec la sécurité des bateaux et la protection de l'environnement.

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 de la vitesse maximale autorisée ;
- ⇒ Le non-respect des dispositions régissant la pratique des motos aquatiques ;
- ⇒ Le non-respect des dispositions régissant la pratique du ski nautique ;
- ⇒ Le rejet de substances polluantes dans la voie d'eau ;
- ⇒ Le non-respect des règles de stationnement ;
- ⇒ Le non-respect des règles d'équipement obligatoire des bateaux.

A relever qu'une partie notable des infractions relevées sont à imputer aux conducteurs de motos aquatiques. En réaction à cette situation a été élaboré une réglementation circonstanciée destinée à assurer la sécurité et du bon ordre de ce genre d'activités. La mise en vigueur n'a toutefois pas eu lieu suite à l'opposition de l'administration allemande.

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 2005, ont dû être traités 22 événements extraordinaires d'exploitation dont:

- 6 Accidents / incidents de navigation ayant entraîné des dégâts au matériel flottant;
- 2 Accidents / incidents de navigation avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 3 Accidents / incidents de navigation sans répercussions sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 4 Incidents d'exploitation avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 4 Pollutions des eaux de moindre importance ;
- 1 Pollution des eaux de moyenne importance dans le port de Mertert;
- 2 Opérations de recherche de personnes.

Il échet de relever dans ce contexte l'incendie qui s'est déclaré à bord d'un bateau citerne à essence qui a, grâce à des circonstances heureuses et à l'intervention rapide des forces de secours, pu être maîtrisé de sorte que des répercussions graves n'ont heureusement pu être écartées.

A préciser d'ailleurs que le nombre d'accidents majeurs a tendance à régresser, notamment 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.

4.8. 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 2005, 67 unités étaient inscrites au registre luxembourgeois d'immatriculation dont :

- 17 automoteurs ordinaires
- 18 automoteurs citernes
- 10 pousseurs
- 8 pousseurs-remorqueurs
- 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 2005 une capacité de charge totale de 57.594 tonnes.

4.9. Hydrologie fluviale

■ Caractéristiques générales de l'année hydrologique

L'année 2005 s'est caractérisée par une période d'étiage assez prononcée surtout pendant les mois de juillet, août, septembre et octobre.

L'évolution des conditions hydrologiques dans le bassin versant luxembourgeois de la Moselle ressort du tableau ci-dessous.

Paramètres caractérisant les conditions hydrologiques :

ANNEES:	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
DEBIT DE LA MOSELLE								
Moyenne annuelle (m3/s)	143	193	180	218	190	96	108	92
Moyenne journalière minimale (m3/s)	16	20	25	27	22	11	18	19
Moyenne journalière maximale (m3/s)	1088	1131	690	1185	1451	973	1137	547
TEMPERATURE EAU								
Température moyenne	14,4	14,7	15,0	13,15	12,91	14,47	12,51	11,60
Température minimale	3,7	4,0	4,8	1,7	0,60	2,10	1,00	0,20
Température maximale	26,6	26,2	25,9	26,10	24,80	27,6	24,00	25,10

■ 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.

En ce qui concerne l'équipement limnimétrique de la Moselle luxembourgeoise, il sied de signaler que les travaux pour la mise en service de la station de Wasserbillig ont pu être finalisés.

Actuellement, le Service de la Navigation gère et exploite un réseau limnimétrique comportant des stations à Wasserbillig, Grevenmacher, Stadtbredimus et Remich.

■ 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 pouvoir assumer les engagements du gouvernement en la matière, il reste toujours à mettre en place une structure permettant de répondre correctement aux besoins concrets en la matière.

4.10. 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.

4.11. Le Port de Mertert

Au cours de l'année sous revue, la navigation fluviale a été considérablement gênée par les basses eaux sur le Rhin, qui ont persisté d'une manière quasi ininterrompue durant le deuxième semestre. La navigation fluviale se trouvait amputée d'une grande partie de sa capacité de transport.

Cette situation s'est bien entendu répercutée défavorablement sur l'activité portuaire, qui a affiché une régression de 132.090 t ou 9,3% par rapport à 2004. En effet, les **transbordements fluviaux** se sont élevés à **1.295.246 t** contre 1.427.336 t en 2004.

Le **trafic global du complexe portuaire** au 31.12.2005, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint **1.692.129 t** contre 1.879.260 t en 2004, soit une régression de 187.131 t ou 9,9%.

Le **trafic terrestre portuaire** (y compris celui à destination de la zone industrielle) est pratiquement resté stable en totalisant **239.542 t** en 2005 contre 238.931 t en l'an 2004.

Trafic portuaire

Le **courant export** a enregistré au total une baisse de 26.332 t ou 9,1%, revenant de 289.614 t en 2004 à 263.282 t en 2005. Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une régression de 13.509 t ou 10,5% pour les produits sidérurgiques, lesquels ont totalisé 115.067 t contre 128.576 t en 2004. Le clinker de ciment a également connu une légère baisse de 12.320 t ou 8,0%, revenant de 154.385 t à 142.065 t.

Le **courant import** a affiché une régression plus marquante de 105.758 t ou 9,3%, revenant de 1.137.722 t en 2004 à 1.031.964 t en 2005. Les ferrailles, avec un tonnage de 214.180 t, ont baissé de 131.186 t ou 38,0%. Cette régression provient essentiellement de l'arrêt temporaire des aciéries de Schiffange et d'Esch/Belval. Les produits finis et demi-produits sidérurgiques par contre ont pratiquement triplé pour se fixer à 20.866 t contre 7.694 t en 2004. Le trafic pétrolier a noté une augmentation de 14.519 t ou 3,0% pour se hisser à 500.942 t. Il s'agit du tonnage record depuis la mise en service du quai pétrolier. Le trafic charbonnier a diminué de 6.509 t ou 9,4% pour revenir à 62.423 t. Les matériaux de construction, avec un tonnage de 69.853 t, sont pratiquement restés stables. Les produits agricoles ont enregistré une régression de 13.517 t ou 17,5% pour n'atteindre plus que 63.494 t. En ce qui concerne l'augmentation des produits figurant sous la rubrique des "divers", elle résulte essentiellement de la progression des importations de laitier de hauts fourneaux qui ont atteint 58.067 t contre 22.645 t en 2004.

Le **trafic sidérurgique** dans son ensemble, importations et exportations fluviales confondues, a atteint en 2005 un tonnage total de 350.113 t et a contribué de ce fait à raison de 27,0% au tonnage portuaire fluvial, contre 33,7% en l'an 2004.

Parmi les produits-piliers, les produits pétroliers occupent le premier rang (38,7%), suivis des produits sidérurgiques (27,0%) et du clinker de ciment (11,0%).

Le trafic de la **dépendance de Bech-Kleinmacher**, a enregistré une régression sensible de 55.652 t ou 26,1% pour revenir à 157.341 t.

Le **trafic terrestre "port"**, avec 93.434 t, est pratiquement resté stable. Il en est de même pour le **trafic terrestre "zone industrielle port"** qui s'est fixé à 146.108 t.

Trafic sur la moselle

A l'**écluse de Coblenz**, le trafic en amont et en aval a atteint 14.034.538 t contre 14.974.872 t en 2004, soit une régression de 6,3%. Le trafic français, relevé à l'écluse d'Apach, y intervient avec 8.856.681 t (9.702.365 t en 2004, soit -8,7%). En ce qui concerne le trafic sarrois, compris dans le trafic total susmentionné, l'on note une régression de 6,4% (2.788.696 t contre 2.978.494 t en 2004).

A l'**écluse de Grevenmacher**, le trafic a régressé de 7,4%, passant de 9.727.709 t en 2004 à 9.004.990 t en 2005.

DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2005

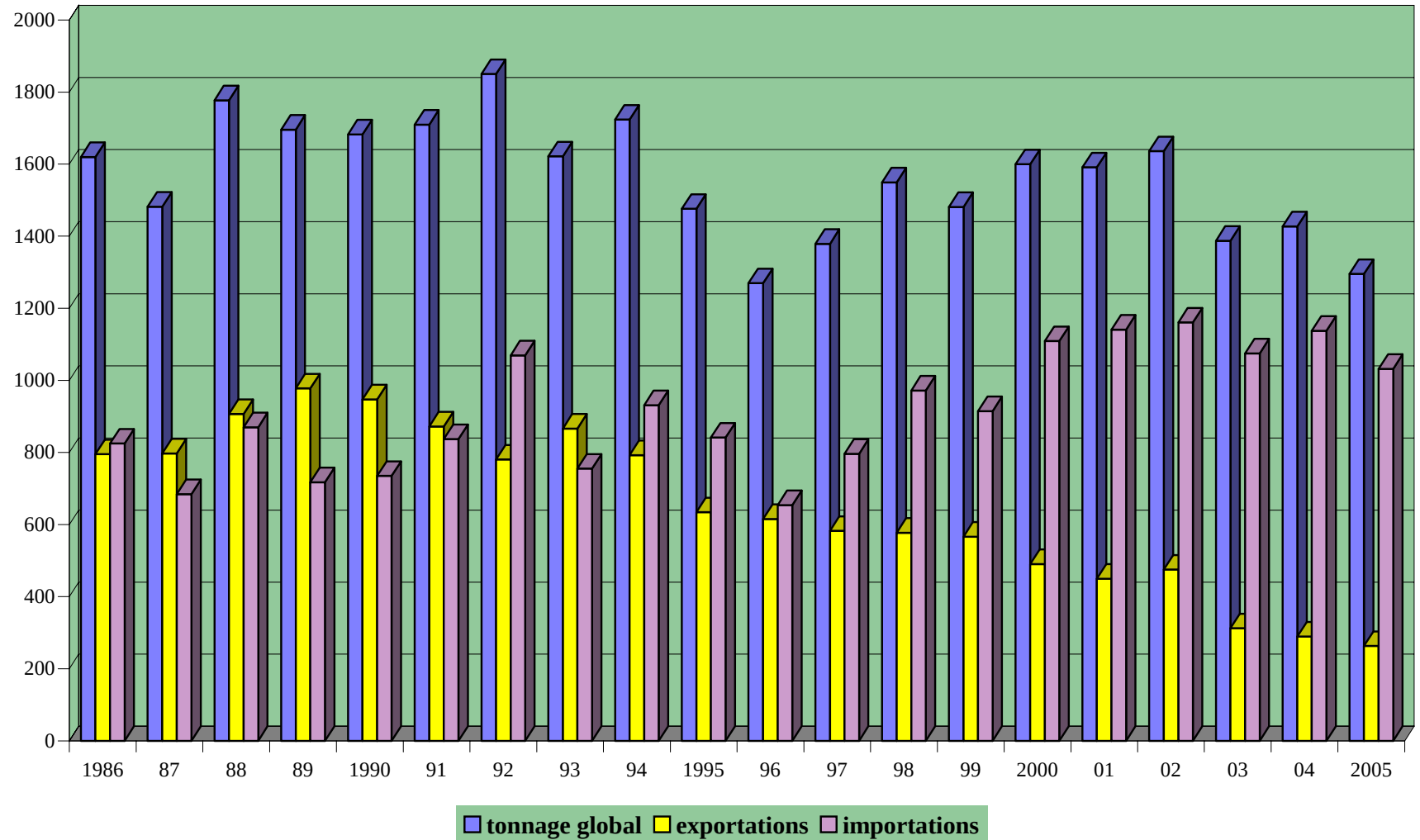
Unité: Tonne

	2005	2004	diff. %		2005	2004	diff. %
TRAFFIC GLOBAL GENERAL	1 692 129	1 879 260	- 10,0%				
TRAFFIC GLOBAL PORT DE MERTERT	1 295 246	1 427 336	- 9,3%				
exportations	263 282	289 614	- 9,1%				
importations	1 031 964	1 137 722	- 9,3%				
EXPORTATIONS	2005	2004	diff. %	IMPORTATIONS	2005	2004	diff. %
produits sidérurgiques	115 067	128 576	- 10,5%	produits sidérurgiques	235 046	353 060	- 33,4%
dont: laminés finis et demi-produits	113 482	122 152	- 7,1%	dont: matières premières	214 180	345 366	- 38,0%
scories de four électrique	1 585	6 424	- 75,3%	produits finis et demi-produits	20 866	7 694	+ 171,2%
clinker de ciment	142 065	154 385	- 8,0%	charbon	62 423	68 932	- 9,4%
produits agricoles				produits pétroliers	500 942	486 423	+ 3,0%
divers	6 150	6 653	- 7,6%	matériaux de construction	69 853	68 540	+ 1,9%
				produits agricoles	63 494	77 011	- 17,6%
				divers	100 206	83 756	+ 19,6%
	2005	2004	diff. %				
Nombre de bateaux	951	1 014	- 6,2%				
dont: chargés	269	264	+ 1,9%				
déchargés	682	750	- 9,1%				
TRAFFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER *							
exportations et importations	157 341	212 993	- 26,1%				
nombre de bateaux	116	154	- 24,7%				
TRAFFIC TERRESTRE PORT *	93 434	91 967	+ 1,6%				
TRAFFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT *	146 108	146 964	- 0,6%				

* compris dans le trafic global général

EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL PORTUAIRE

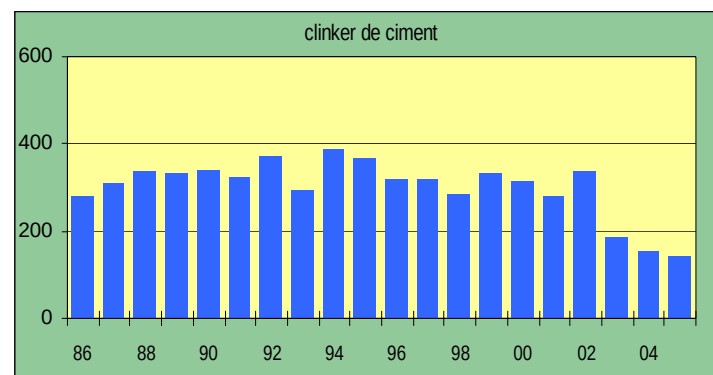
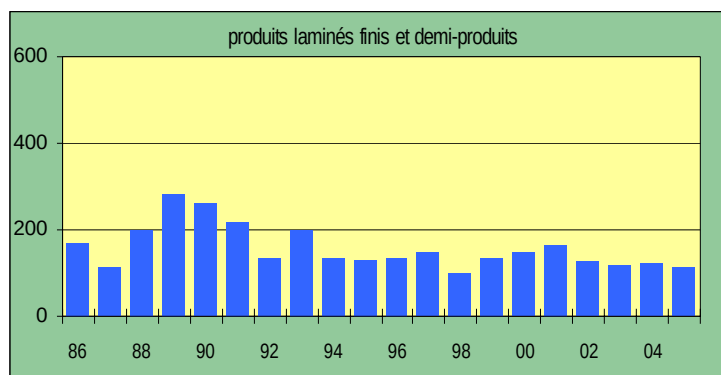
milliers de tonnes



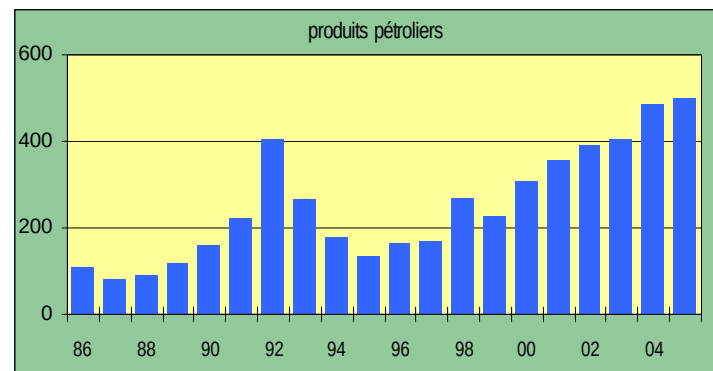
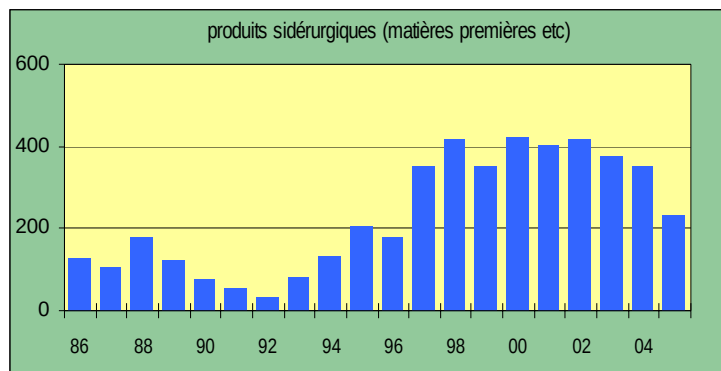
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

en milliers de tonnes

exportations

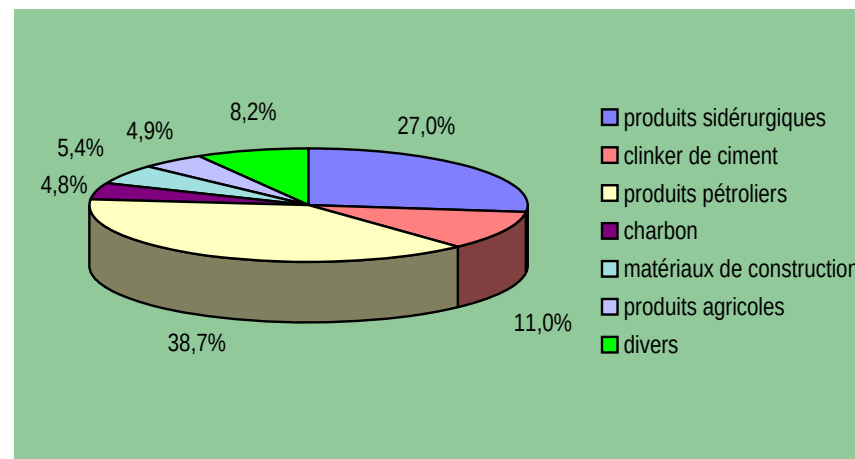
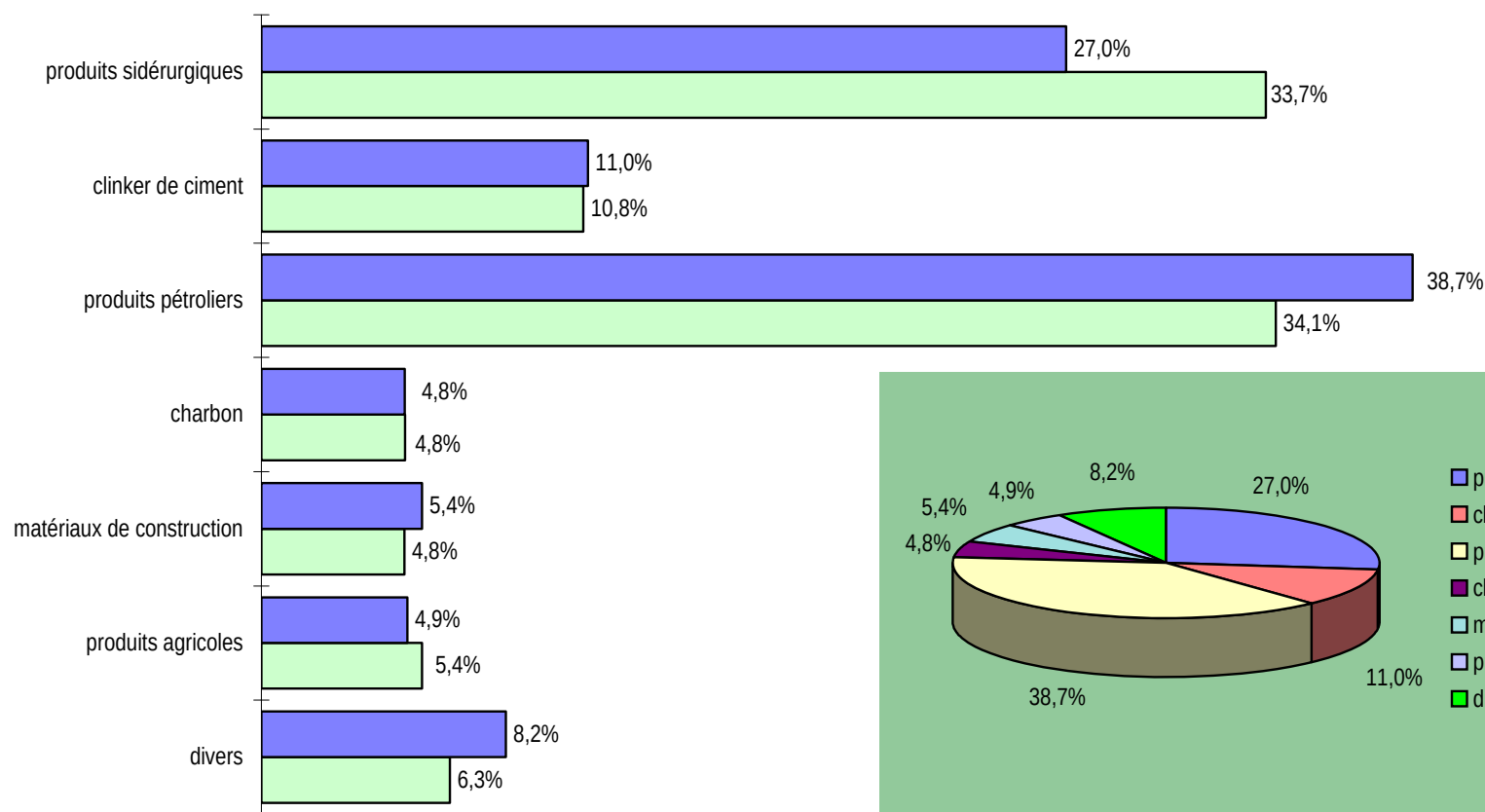


importations



TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS

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



2004 2005

5. Stratégie et Planification

Dans l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004, le Gouvernement s'est engagé 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% et de répondre parallèlement à un trafic individuel motorisé majoré de 30% d'ici l'an 2020 »* afin d'améliorer la qualité de vie de la population luxembourgeoise et d'obtenir un gain de confort et de sécurité pour tous les usagers.

Ainsi, le Gouvernement accorde *« dans le contexte de la gestion du trafic une priorité à l'établissement du Plan Sectoriel Transports (PST) qui est à mettre au point suite à l'élaboration du concept intégré des transports et du développement spatial (IVL), dans le cadre du programme directeur d'aménagement du territoire »* (voir chapitre 5.5.2.).

Afin d'adapter au mieux l'offre des transports publics aux besoins de mobilité, un effort particulier est réservé *« au développement de l'infrastructure ferroviaire sur base de l'intersection des projets saillants tant du projet BTB issu de l'étude « Luxtrafic » que du papier stratégique « mobilité.lu »* (voir chapitre 5.3.1).

Aussi, le Gouvernement, sur base de l'évolution des besoins de mobilité sur le territoire de la capitale et de sa périphérie, fait étudier *« la faisabilité d'autres extensions du réseau ferré destinées en particulier à connecter les polycentres d'habitation et d'activités existants et projetés. »* (voir chapitre 5.3.1).

Le Gouvernement fait en outre *« progresser les autres projets ferroviaires, en l'occurrence les investissements prévus dans le cadre de la reconversion des friches industrielles du site Belval, tout en réexaminant les priorités en fonction des disponibilités budgétaires »* (voir chapitre 5.3.2.).

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 455.000 habitants croissant au rythme de quelque 4.000 personnes par an ainsi que quelque 114.000 travailleurs frontaliers dont le nombre augmente chaque année de quelques 4.000 unités placent dès lors la politique des transports devant de nouveaux défis.

Dans le concept intégré des transports et du développement spatial « IVL » présenté à la presse en janvier 2004, deux scénarios pour le développement du territoire (« *Einwohnerszenario* » et « *Pendlerszenario* ») ont été établis. Alors que le « *Einwohnerszenario* » comporte l'objectif volontariste identifié par l'IVL de freiner le développement du nombre de travailleurs frontaliers à l'horizon 2020 en faveur d'une augmentation de la population au Luxembourg, le « *Pendlerszenario* » part du principe que la croissance significative des frontaliers connue depuis les années 1990 persistera jusqu'à l'horizon 2020.

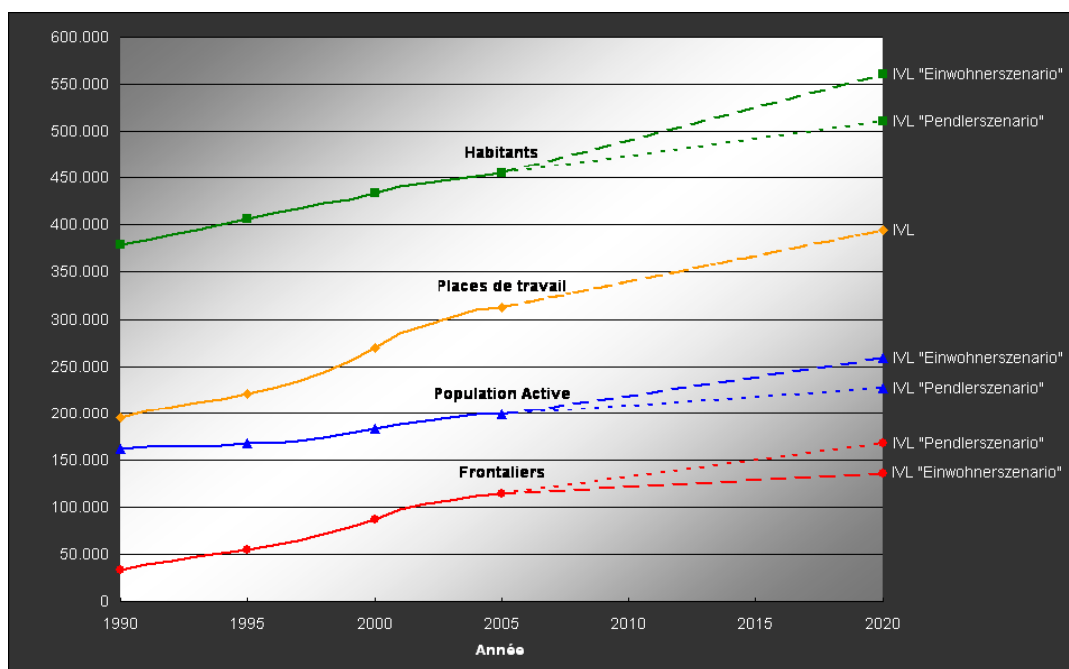


Figure 1 : Développement de la population et des emplois au niveau national
(Source : Statec) (Habitants : Situation au premier janvier ; Places de travail, population active, frontaliers : Moyenne annuelle)

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 des sites 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 la population résidente et active au Luxembourg et de l'objectif politique susmentionné, ceux-ci devront répondre à une demande qui sera 3 fois plus élevée en 2020 qu'en 1997.

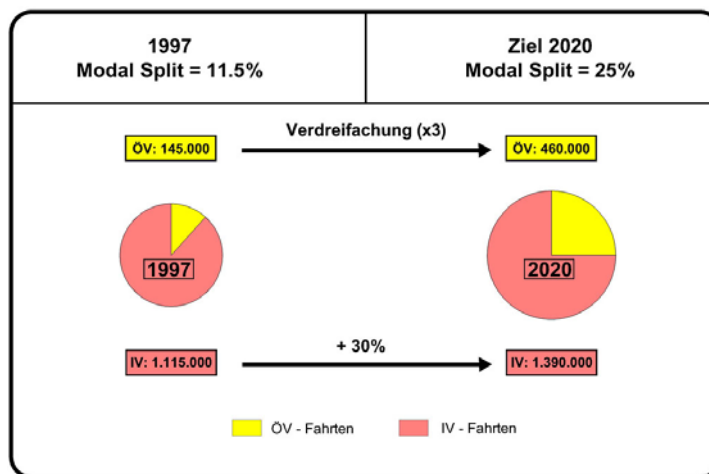


Figure 2 : Objectif principal: Atteindre un modal-split de 25% en faveur des transports en commun

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 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

1 Source : IVL (page 23)

2 Source : IVL (page 23)

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 ;
- le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel ;
- 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 présentée à la presse en date du 24 janvier 2002, le Ministère des Transports a fixé les fondements d'une politique nationale des transports et précisé ses intentions:

- a) Le Grand-Duché de Luxembourg doit disposer de raccordements appropriés aux réseaux transeuropéens des transports dans l'intérêt de son déploiement au sein de l'Europe et dans l'intérêt de bonnes communications avec les autres grands centres d'activités.
- b) Le concept de mobilité doit prendre en compte non seulement les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché, mais il doit aussi répondre à la demande générée par les mouvements quotidiens actuellement de quelque 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.

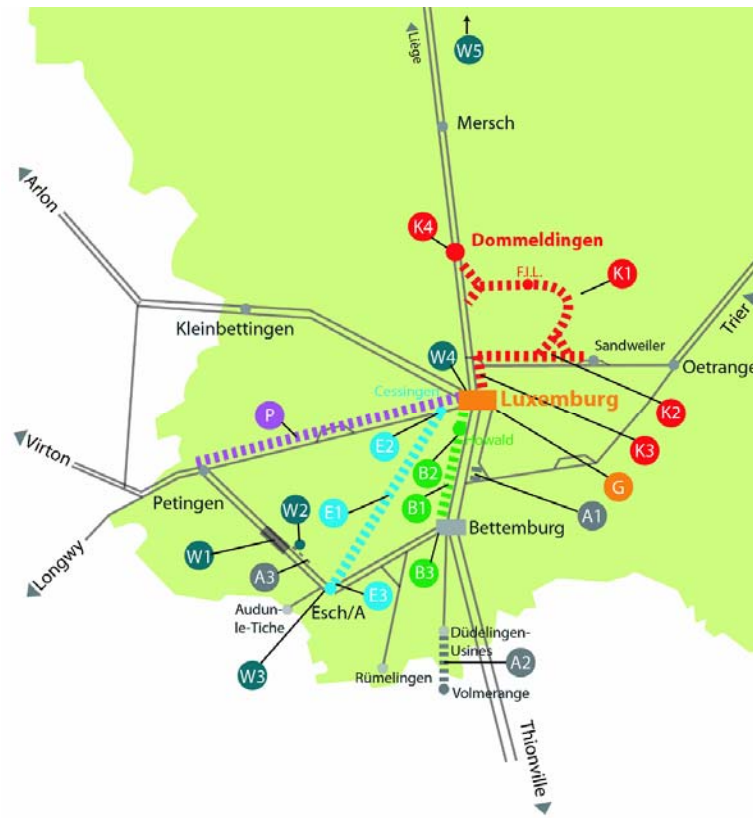


Figure 3 : Vue d'ensemble schématique des modules d'infrastructure

- 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.

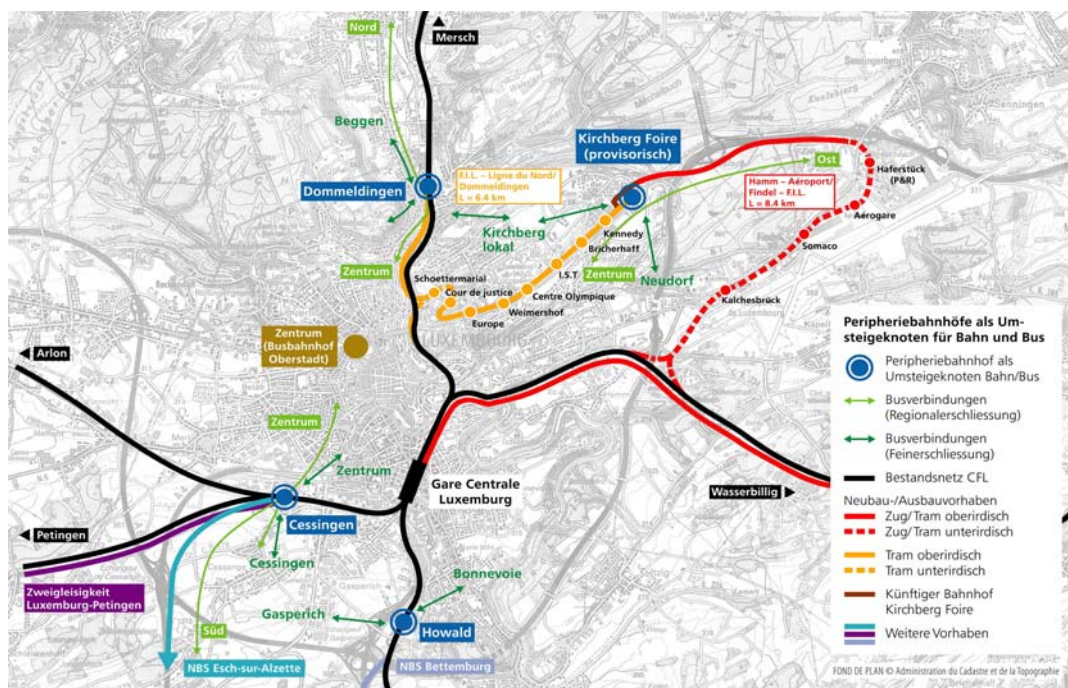


Figure 4 : Gares d'échange train-tram – bus pour les raccordements directs avec les quartiers de la ville

Mis en forme

- 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 la période 2004-2020.

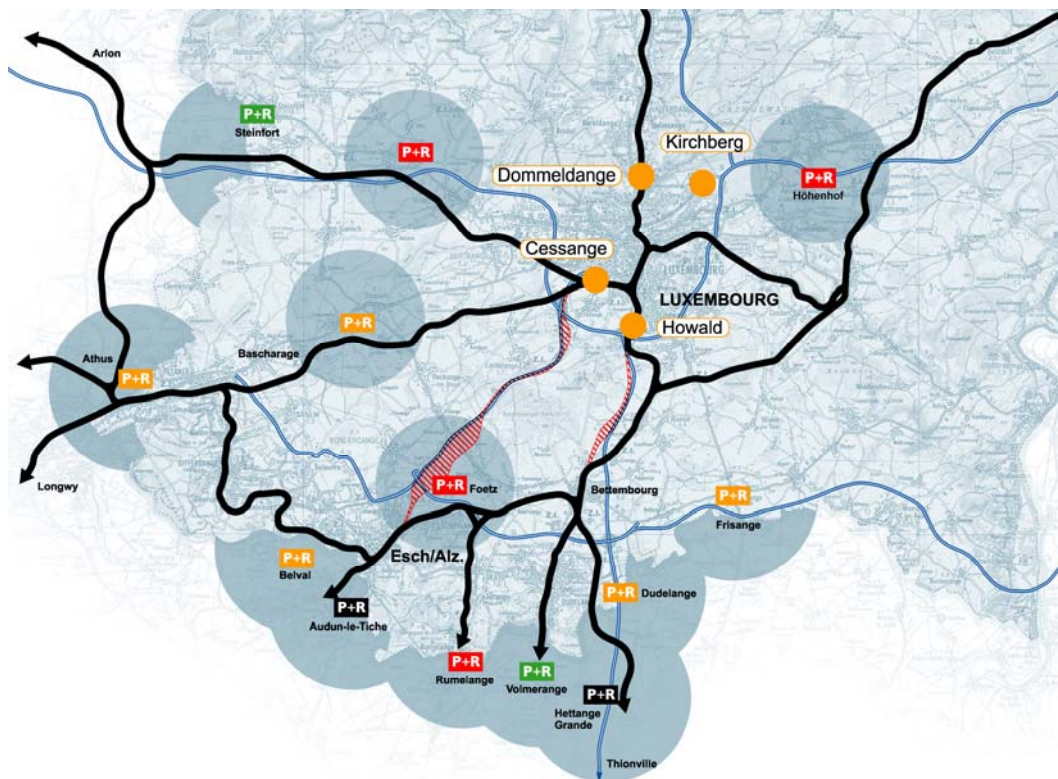


Figure 5 : Concept des P+R : Réalisation d'une ceinture frontalière et d'une ceinture régionale

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 sommaire 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 qui a été autorisé par la loi du 3 juin 2003 a été finalisé en juin 2005.
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. Parallèlement, l'aire de stationnement à Volmerange-les-Mines offrant 170 emplacements a été mise en service en décembre 2003 et le parking en gare d'Audun-le-Tiche a fait l'objet d'une extension en octobre 2003 pour pouvoir accueillir 125 voitures.
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 (voir chapitre 5.3.2.).
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 (voir chapitre 5.3.4.).
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 (voir chapitre 5.3.3.).
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 de desserte. 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". Le projet y relatif est en voie d'élaboration par les CFL (voir chapitre 5.3.6.).
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. La finalisation du dossier d'avant-projet détaillé est actuellement en cours (voir chapitre 5.3.1.).
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'échelonneront 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	La première phase de la réorganisation des lignes-bus dans le cadre de l'étude "concept bus" a été mise en service le 29 août 2005. Elle a permis d'améliorer la fluidité des transports en commun dans la Ville haute par un délestage des points critiques dans la rue Aldringen et la rue des Bains.
W5	L'étude relative à l'organisation future des transports publics pour la région dite "Nordstad" est en cours de réalisation.

5.3. La mise en œuvre de l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004

5.3.1. L'extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg

Le groupe de travail « Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg » a été institué en juin 2005 sur initiative de Monsieur le Ministre des Transports et du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Luxembourg. Le groupe de travail est composé de représentants du Ministère des Transports, de la Ville de Luxembourg, du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, du Ministère des Travaux Publics, de l'Administration des Ponts & Chaussées, des CFL et du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg.

Ce groupe a eu comme mission d'analyser l'évolution des indicateurs structurels et de mobilité, les différents concepts et tracés pour une éventuelle extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg, d'examiner la faisabilité technique tant en ce qui concerne l'implantation dans le tissu urbain que pour ce qui est de son raccordement au réseau ferroviaire existant et aux gares périphériques projetées, d'établir une estimation des passagers en termes de Modal-Split et de procéder à une évaluation financière sommaire des différents scénarios.

Dans sa démarche, le groupe de travail s'est basé sur l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 qui dispose : *« Afin d'adapter au mieux l'offre des transports publics aux besoins de mobilité, un effort particulier sera réservé au développement de l'infrastructure ferroviaire sur base de l'intersection des projets saillants tant du projet BTB issu de l'étude « Luxtraffic » que du papier stratégique « mobilité.lu » (...) Sur base de l'évolution des besoins de mobilité sur le territoire de la capitale et de sa périphérie, le Gouvernement fera étudier la faisabilité d'autres extensions du réseau ferré destinées en particulier à connecter les polycentres d'habitation et d'activités existants et projetés »*. Le concept de desserte future de la capitale devra ainsi notamment satisfaire aux objectifs suivants :

- Il participera aux efforts visant à améliorer la quote-part des transports en commun en vue d'un Modal Split futur équivalent à 25:75.
- Il contribuera aux efforts sur le plan financier visant à parvenir à des économies potentielles en favorisant un concept extensible et modulaire dont chaque phase de projet représente un taux rendement/coût élevé.
- Il s'agira d'un système durable qui vise une meilleure qualité de vie en respectant les défis environnementaux par une réduction des gaz à effet de serre (CO₂, ...), des particules fines (« Feinstaub », ...), d'émissions de bruit, etc.
- Il s'alignera sur les grands principes de développement de l'espace urbain en vue d'un aménagement du territoire durable équilibré et non concurrentiel (IVL).
- Il sera basé sur un concept intégré et cohérent bus - voies ferrées dont le réseau ferré classique constituera l'épine dorsale de l'offre et qui assurera un raccord équilibré du Centre-Ville avec les gares périphériques projetées.

Le groupe de travail a procédé tout d'abord à une analyse des paramètres cadres qui viennent de subir un changement fondamental depuis les années 1990. Il ressort de cette analyse que les ouvertures sur le plan politique, les nouveaux concepts au niveau de l'aménagement du territoire et du développement urbain (IVL), les concours d'idées internationaux d'urbanisme récents, les croissances extraordinaires (et d'ailleurs inattendues par les auteurs de l'étude Luxtraffic) des indicateurs structurels et de mobilité dont notamment l'afflux prépondérant des frontaliers, les efforts en matière de protection de l'environnement soutenus par la réglementation des seuils maxima de la pollution de l'air au niveau international, l'implantation de nouveaux dispositifs de sécurité sur le réseau ferroviaire luxembourgeois et finalement les contraintes budgétaires actuelles demandent une révision des stratégies en matière d'organisation des transports publics dans la Ville de Luxembourg.

Une analyse détaillée des données de mobilité et des données structurelles de la population et de l'emploi a permis d'évaluer l'évolution du trafic individuel motorisé et des transports en commun d'ici l'an 2020 et de rechercher des systèmes de transport performants capables d'évacuer ces flux. Ainsi le trafic généré en relation avec la Ville de Luxembourg est estimé à quelque 740.000 trajets motorisés à l'horizon 2020.

En tout 8 scénarios différents ont été évalués par le groupe de travail.

Lors de l'analyse des différents scénarios, des problèmes de technique ferroviaire liés à l'introduction d'un système train/tram ont été constatés. Une contrainte particulièrement sévère se dégage des conventions internationales conclues en 2005 au sujet de l'introduction des futurs dispositifs de sécurité ETCS qui rendent impossibles l'utilisation de rames hybrides du type train/tram avant 2017.

L'évaluation détaillée des différents scénarios a fait ressortir le scénario 8 dénommé « Système combiné Train Classique + Tram Léger » comme scénario privilégié, avec une avance d'environ 30% par rapport aux autres scénarios. La facilité d'intégration dans le tissu urbain, le maintien des capacités sur le réseau ferré classique, le fait de pouvoir réaliser ce scénario à court terme (2012), le gain d'attractivité du côté voyageurs à chaque étape de la réalisation et notamment le coût de construction raisonnable constituent des atouts majeurs du scénario « Tram léger ».

Par ailleurs, les charges à attendre à l'horizon 2020 sur l'axe Gare Centrale – Centre-Ville se situent dans une fourchette de 8.300 à 12.000 passagers pendant les heures de pointe, ce qui dépasse de loin les capacités du moyen de transport bus (4.000 – 6.300 passagers). Par contre, un tram léger permet de transporter entre 8.500 et 16.000 passagers par heure.

Une analyse complémentaire met en évidence que les concepts de l'aménagement du territoire vont de pair avec la réalisation au niveau national d'un système ferroviaire performant axé sur le train classique et avec la création d'un système complémentaire de type léger en milieu urbain.

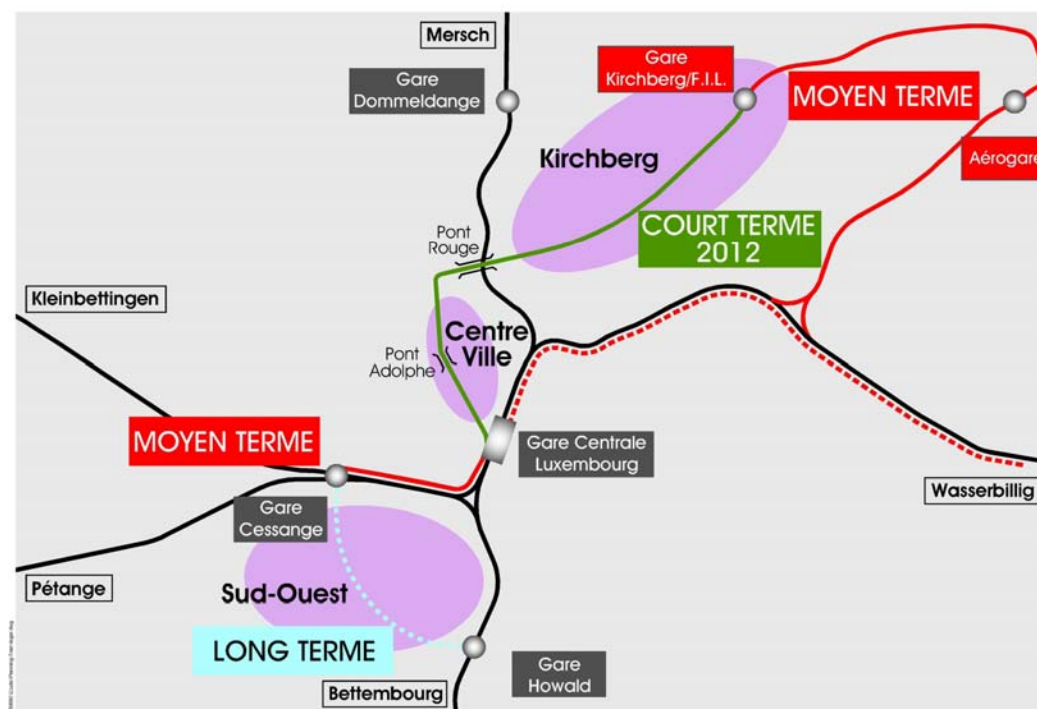
Partant de cette recommandation, différents tracés alternatifs du scénario 8 ont été analysés par la suite entre le « Pont Rouge » et la « Porte de Hollerich/Gare périphérique de Cessange ». L'analyse du potentiel des passagers confirme que même si le développement des quartiers Kirchberg - Porte de Hollerich/Cessange - Ban de Gasperich/Gasperich laisse présumer un potentiel de croissance très important jusqu'à l'horizon 2020 au niveau de la population et de l'emploi, les deux quartiers « anciens » Centre-Ville et Centre-Gare défendent néanmoins leur position de pôle d'attraction primaire de la capitale.

En superposant les deux alternatives principales du tracé par l'application d'une systématique élaborée par la CMT pour le calcul du potentiel de passagers à atteindre à l'horizon 2020 qui se base sur deux hypothèses de l'évolution du Modal-Split (modeste/importante), il est constaté que le tracé 8a passant par le boulevard Royal et l'Avenue de la Liberté atteint respectivement 64.900 et 104.500 trajets alors que le tracé 8b passant par la place de l'Etoile et la route d'Esch n'attire que 24.500 à 37.900 trajets, d'où la recommandation de passer par l'Avenue de la Liberté.

Etant donné que le tracé 8a « Kirchberg/F.I.L. - Carrefour Schuman - Pont Adolphe / Av. de la Liberté - Gare Centrale - Gare Cessange - Gare Howald » est proche du tracé BTB, les différents points d'impacts ont été analysés en superposant le projet BTB à la situation actuelle tout en prêtant une attention particulière sur les contraintes géométriques.

En se référant au potentiel de passagers à attendre, le planning du scénario Tram Léger prévoit comme épine dorsale le tronçon Kirchberg/F.I.L. - Centre-Ville - Gare Centrale susceptible d'être réalisé à court terme. Du côté ouest, la partie Gare Centrale - Hollerich peut se réaliser à moyen terme en fonction de l'état d'avancement des projets issus des concours urbanistiques « Porte de Hollerich » et « Quartier Gare ». Le prolongement à partir de la gare de Cessange vers

la gare périphérique de Howald ne semble opportun qu'à long terme, c'est à dire après la mise en service du tronçon Gare Centrale - Gare de Cessange. La partie raccordant le Kirchberg/F.I.L. par le train classique à la ligne de Wasserbillig en passant par l'Aérogare est prévue à moyen terme.



Tracé 8a « Tram Léger – Train classique »

Une estimation financière sommaire a fait ressortir les coûts suivants pour le tracé tram léger par rapport au tracé train-tram :

	OPTION 1 Tracé Train-Tram (mobilité.lu) [Mio €]	OPTION 2 Tracé Tram Léger (groupe de travail) [Mio €]
TRAIN-TRAM Gare Centrale – Ligne du Nord/Dommeldange – Kirchberg/F.I.L.	264,52	---
TRAM LEGER Gare Centrale – Centre-Ville – Pont Rouge – Kirchberg/F.I.L.	---	121,94
TRAIN CLASSIQUE Gare Centrale - Cents/Aérogare - Kirchberg/F.I.L.	495,85	458,75
TOTAL HTVA	760,37	580,69

En vue d'une réalisation soutenue du scénario privilégié, le groupe de travail recommande d'entamer les étapes suivantes dans les meilleurs délais : estimation détaillée des coûts de réalisation, établissement d'un plan de financement pluriannuel (evtl. sur base d'un PPP) et création d'un cadre juridique performant (société commerciale dotée de personnel propre) pour la construction et l'exploitation du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg.

En ce qui concerne la dimension planificatrice, il s'agira tout d'abord d'intégrer la solution retenue au niveau de la capitale dans les travaux en cours du plan directeur sectoriel « Transports » en vue de garantir une cohérence de l'ensemble des démarches prospectives au niveau des transports. Dans ce contexte, il est évident que les gares périphériques joueront le rôle clé de nœuds pivots entre l'interurbain et l'intra-urbain sachant que c'est à leur niveau que s'opérera la jonction cruciale des flux multimodaux.

Les projets de modernisation respectivement de construction de nouveaux axes ferroviaires devront être revus à la lumière de la solution retenue dans la Ville de Luxembourg qui, dans sa globalité, demeurera le nœud principal et donc forcément structurant de l'ensemble du réseau des transports en commun. Ainsi s'agira-t-il de définir sur cette base les priorités en ce qui concerne notamment la liaison Esch-Luxembourg et la liaison Luxembourg-Bettembourg, sachant qu'à terme ces deux axes seront indispensables pour des raisons de capacité. Or, justement en ce qui concerne la capacité, la non-introduction du système Train-Tram permettra à moyen terme de dégager des capacités supplémentaires nettes à travers chacun de ces deux projets, si bien qu'un phasage est désormais réaliste techniquement alors que financièrement il constituera vraisemblablement une nécessité. En ce sens, la solution proposée à hauteur de la capitale permettra des économies qui pourront être mises à profit sur le reste du réseau ferroviaire.

Ensuite, les répercussions de la solution retenue au niveau de la capitale et assimilées dans le plan sectoriel « Transports » devront être intégrées en termes de développement spatial cohérent et durable dans le cadre du monitoring de l'IVL, qui, le cas échéant, devra être adapté. Il s'agit toutefois de souligner que ces adaptations ne seront pas d'ordre structurel puisque la solution proposée dans le présent rapport ne remet nullement en question le modèle spatial robuste du concept intégré et évolutif IVL ainsi que ses objectifs majeurs. En effet, l'introduction d'un Tram léger contribuera, en association avec la réalisation indispensable d'une part des gares périphériques de Cessange, Howald et FIL en tant que point d'échange entre le Train classique et le Tram léger respectivement le bus et d'autre part de la gare de Dommeldange en tant que point d'échange entre le Train classique et le bus ainsi que des liaisons ferroviaires interurbaines, à une augmentation substantielle de la part des transports en commun dans le partage modal. De même, elle n'entravera pas la déconcentration concentrée qui est bien davantage tributaire d'une politique volontariste de délocalisation d'activités, notamment du tertiaire supérieur, dans des pôles de développement décentralisés à dimension urbanistique intégrée, tel Belval-Ouest ou, à l'avenir, l'axe central de la Nordstad, que du moyen de locomotion du transport en commun reliant les différents pôles de développement.

Notons finalement que l'implantation du système du Tram Léger peut bien évidemment également contribuer à une amélioration de l'offre en matière de transports publics dans les autres centres de développement et d'attraction d'ordre supérieur que sont la Région Sud et la Nordstad. La transférabilité du système Tram Léger aux autres agglomérations urbaines peut ainsi assurer le développement complémentaire et non concurrentiel des différents pôles d'attraction du Grand-Duché.

Les conclusions du groupe de travail, qui a pu se réunir à 4 reprises en 2005, ont été consignées dans un dossier de synthèse qui a été présenté à la presse le 6 mars 2006.

Dans sa séance du 10 mars 2006, le Conseil de Gouvernement a fait sien le préjugé favorable de Monsieur le Ministre des Transports à l'égard du concept du tram léger.

Le conseil communal de la Ville de Luxembourg, dans sa résolution du 27 mars 2006, a approuvé l'approche présentée par le groupe de travail et l'a invité de préciser et d'approfondir le projet de la mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg ainsi que le projet des gares périphériques.

Par la suite, le projet du tram léger a été confirmé par la Chambre des Députés le 6 avril 2006 dans la motion adoptée par celle-ci suite au « débat de consultation sur l'extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg et du réseau ferré en général ».

5.3.2. 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 incommodités 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.

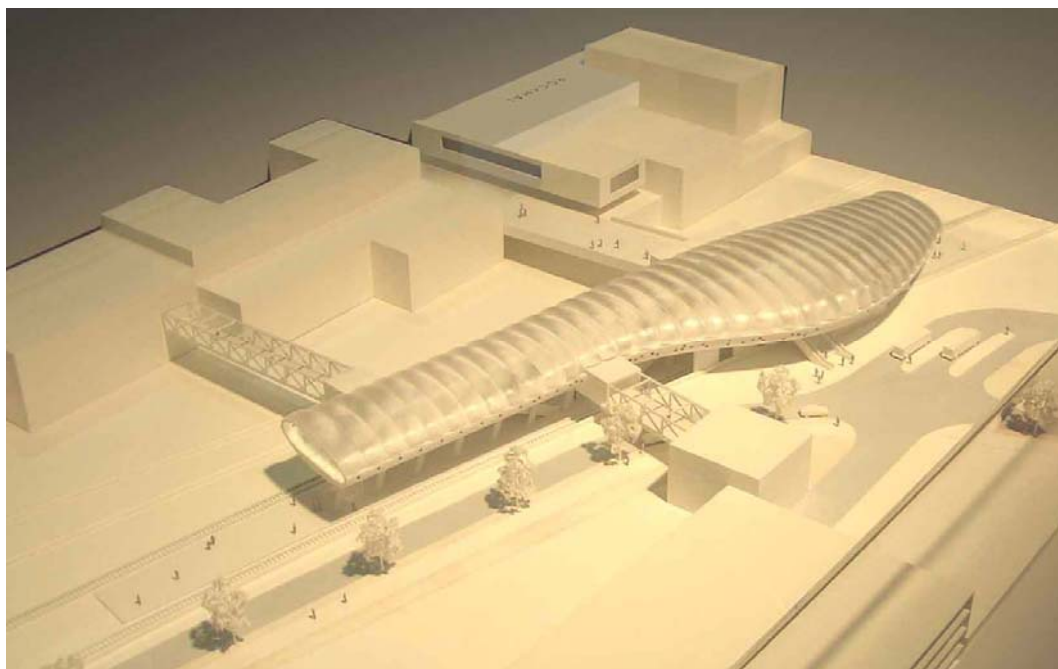


Figure 7 : Maquette du projet de la gare de Belval-Usines

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 2005, les concertations entre autorités françaises et luxembourgeoises concernant les procédures françaises nécessaires à la réalisation dudit P&R ont été poursuivies.

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.

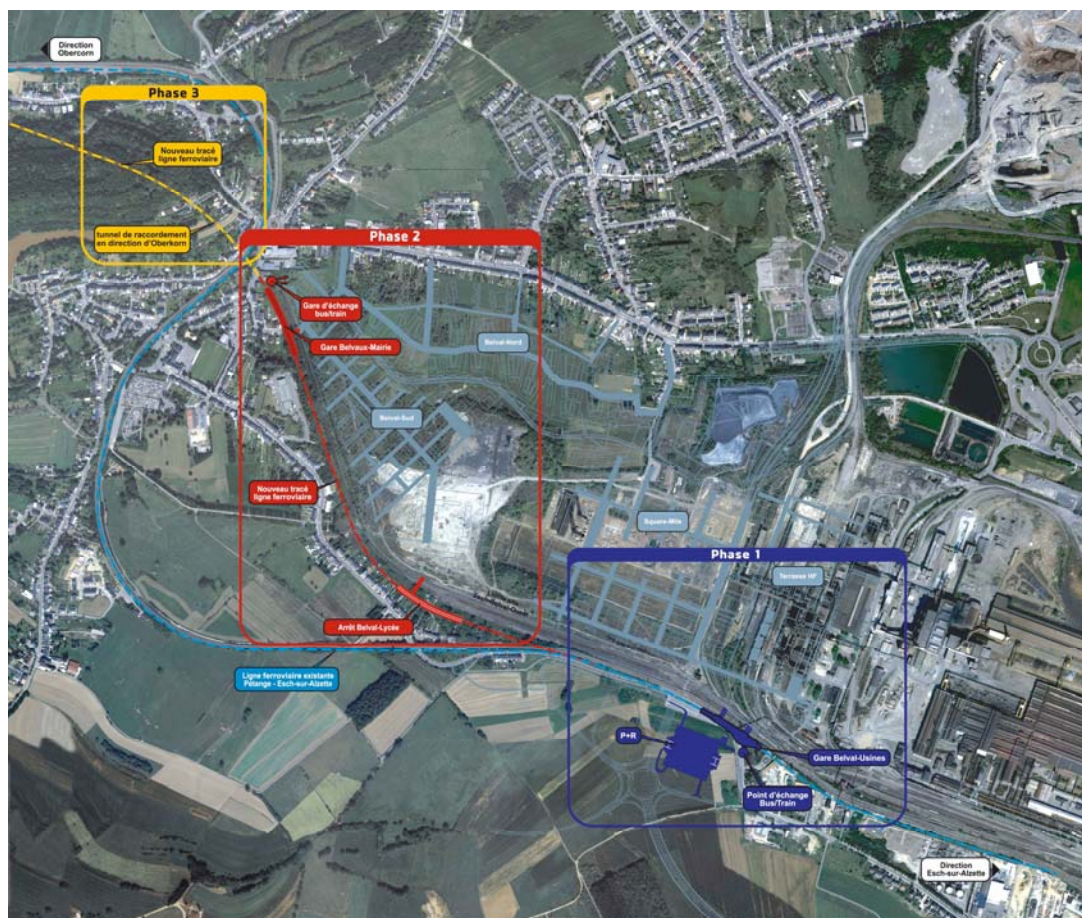


Figure 8 : Antenne ferroviaire Belval-USines - Belvaux-Mairie

Dans une phase transitoire, une passerelle provisoire a été installée par les CFL afin d'assurer dès le 19 juin 2005 (date du premier concert dans la Rockhal) la desserte du site par les rails. Elle est située à l'extrémité ouest de l'actuel quai de Belval-USines assurant à cet endroit la traversée des lignes de chemin de fer ARBED et CFL.

Afin d'assurer dans cette phase provisoire le bon déroulement de l'évacuation du site en ce qui concerne le chemin de fer, les CFL se sont concertés avec les responsables de l'exploitation du centre de musique amplifiée.

Sachant que la passerelle provisoire ainsi que les quais actuellement en place constituent des goulots d'étranglement lors de l'évacuation du site, un plan de sécurité a été établi par les CFL en concertation avec l'AGORA et la Rockhal. S'y ajoute qu'une première convention a été signée le 17 mai 2005 entre les CFL et les exploitants de la Rockhal pour l'organisation des manifestations du 19 juin 2005.

Dans ce même ordre d'idée, le Ministère des Transports a veillé dès les premières manifestations régulières dans la Rockhal (septembre 2005) à la mise en place de trains desservant le site à cadence régulière qui est renforcée à l'occasion des manifestations d'envergure.

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 prémisses d'une minimisation de l'impact sur le paysage en essayant de rassembler les axes de transports sur un corridor serré.

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 sont actuellement soumises à une étude d'impact comparative.

Dans ces conditions la procédure législative relative au projet de loi en question ne sera engagée qu'après l'aboutissement de cette étude d'impact comparative prévue par la directive 97/11/CE qui est effectuée sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire. Ledit Ministère a organisé à cet effet en 2005 un premier workshop afin de pouvoir évaluer les quatre variantes retenues pour le présent projet.

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 gares périphériques de Cessange et de Howald

Avec l'introduction d'un Tram léger dans la Ville de Luxembourg, les gares périphériques joueront le rôle clé de nœuds pivots entre l'interurbain et l'intra-urbain sachant que c'est à leur niveau que s'opérera la jonction cruciale des flux multimodaux.

La réalisation du concept des gares périphériques de Cessange, Howald et FIL est devenue nécessaire avec l'introduction du Tram léger et contribuera, en tant que point d'échange entre le Train classique et le Tram léger respectivement le bus et d'autre part de la gare de Dommeldange en tant que point d'échange entre le Train classique et le bus ainsi que des liaisons ferroviaires interurbaines, à une augmentation substantielle de la part des transports en commun dans le partage modal.

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.

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. Étant 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 localisé 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 dont le Ministère des Transports.

5.3.6. 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. 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 empièteront 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 » a été lancé en avril 2005 par la Ville de Luxembourg, le Ministère des Transports, les CFL et l'Administration des Ponts & Chaussées.

L'objectif du concours est de donner un nouveau visage au quartier de la gare et transformer l'espace par lequel transitent tous les jours de très nombreuses personnes en une porte d'entrée de la ville qui soit en même temps un lieu de vie, d'habitat, de travail, de commerce, de culture et de récréation. Le financement du concours a été assuré à parts égales par les 4 partenaires susmentionnés.

Des 48 candidatures soumises au jury, douze équipes ont été retenues pour élaborer un projet d'aménagement urbain comportant:

- l'aménagement des espaces publics dans le périmètre du concours
- le fonctionnement et l'aménagement des espaces accueillant les différents moyens de transport en commun (la gare, les arrêts trains-tram, bus, taxis)
- le fonctionnement et l'aménagement des espaces de flux de personnes entre les différents transports en commun et/ou les quartiers environnants
- une stratégie globale d'intervention sur le site de la gare et l'insertion de l'ensemble de la gare en rapport avec les quartiers voisins.

Le 27 et 28 octobre 2005, le jury s'est rassemblé pour évaluer les douze projets retenues et a déclaré vainqueur du concours l'association de bureaux d'architectes urbanistes franco-allemands JSWD Architekten + Planer BDA – Atelier d'architecture Chaix & Morel et associés, Köln-Paris qui prévoit e.a. la création d'un vaste espace vert comme couverture des rails.



Figure 9: Vue d'ensemble du projet lauréat du concours
(Source: Ville de Luxembourg)

5.4. Le nouveau concept national pour le transport public par route

Le concept « bus » définit une restructuration et une nouvelle orientation de l'offre nationale des autobus afin de mieux répondre aux besoins des flux de trafic futurs.

Il traite également les questions d'adaptation de l'infrastructure routière et, le cas échéant, de régulation du trafic touchant directement aux transports publics. Il englobe 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.

La première phase de la réorganisation des lignes-bus dans le cadre de l'étude "concept bus" a été mise en service le 29 août 2005. Elle a permis d'améliorer la fluidité des transports en commun dans la Ville haute par un délestage des points critiques dans la rue Aldringen et la rue des Bains tout en poursuivant d'améliorer davantage la qualité des transports publics dans le terrain intraurbain.

Parmi les mesures principales figurent notamment le transfert vers le boulevard Royal des lignes-bus RGTR en direction du Rond-Point Schumann ainsi que l'introduction d'un couloir bus à contresens au boulevard Royal entre l'entrée principale du Centre Hamilius et l'avenue de la Porte-Neuve.

5.5. L'IVL et le plan sectoriel « Transports »

5.5.1. 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, présenté au mois de mars 2004, se propose de constituer l'instrument pour mettre en œuvre cette démarche. Sa réalisation sera lancée en parallèle, ceci par référence à ses cinq grands axes d'intervention que sont les plans et projets, les mesures d'incitation financière, les mesures réglementaires ainsi que le pilotage de la démarche d'ensemble.

Nonobstant l'objectif de stabiliser la consommation du sol relative à des infrastructures de transport, il sera nécessaire de créer des nouvelles infrastructures destinées au transport public afin de pouvoir satisfaire la demande croissante pour ces modes de transport et de poursuivre l'objectif d'atteindre un modal split de 25% en faveur des transports publics à l'horizon 2020.

La mise en œuvre du développement des transports en commun doit être accompagnée d'une réorientation du développement urbain par des mesures incitatives et réglementaires.

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.

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.

Dans sa séance du 14 janvier 2005, le Conseil de Gouvernement a entériné la proposition de Monsieur le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire de la création d'un conseil de coordination interministériel chargé d'assurer la mise en œuvre de l'IVL et le suivi des projets d'envergure qui sont sur le point d'être lancés au niveau de l'aménagement du territoire.

Le Conseil de Coordination est composé de représentants des Ministères de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, des Travaux Publics, de l'Environnement, de l'Economie, du Logement et des Transports.

5.5.2. Le plan sectoriel « Transports »

En séance du 25 janvier 2002 le Conseil de Gouvernement, conscient de la nécessité d'une approche intégrée en matière d'aménagement du territoire de la politique gouvernementale dans les domaines des transports et de la construction routière, de l'environnement, du logement ainsi que de l'industrialisation, a décidé la réalisation d'un concept intégré en matière d'aménagement du territoire et des transports (« Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept » – IVL) avec le concours de l'ensemble des départements ministériels concernés. Il a parallèlement chargé un groupe interministériel de l'élaboration d'un plan directeur sectoriel « Transports » (PST).

Le PST se référera au Programme Directeur de l'Aménagement du Territoire 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 PST 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:

- 1 LE TRANSPORT DANS LE CONTEXTE INTERNATIONAL**
 - 1.1 Introduction et généralités sur le transport international**
 - 1.2 Transport ferroviaire dans le contexte international**
 - 1.2.1 *Introduction et généralités*
 - 1.2.2 *Le contexte du réseau ferré européen pour le Grand-Duché (aspect transport de voyageurs)*
 - 1.2.3 *Le trafic fret ferroviaire au niveau européen*
 - 1.3 Transport individuel motorisé dans le contexte international**
 - 1.3.1 *Le réseau routier européen en relation avec le Luxembourg*
 - 1.3.2 *Le trafic international au Grand-Duché de Luxembourg*
 - 1.4 Transport aérien dans le contexte international**
 - 1.4.1 *La situation internationale*
 - 1.4.2 *La situation du Luxembourg par rapport au contexte international (en 2002)*
 - 1.4.3 *L'Aéroport de Luxembourg*
 - 1.4.4 *Transport aérien en comparaison avec les pays avoisinants*
 - 1.4.5 *Estimation et prévision de l'évolution du trafic aérien*
 - 1.4.6 *Les infrastructures et l'aménagement aéroportuaires*
 - 1.5 Transport fluvial dans le contexte international**
 - 1.5.1 *La navigation intérieure en relation avec le Luxembourg*
 - 1.5.2 *Le trafic de marchandises sur la Moselle*

- 1.5.3 *Le port de Mertert*
- 1.5.4 *Le trafic de passagers sur la Moselle*
- 1.5.5 *L'évolution future possible de la Moselle*

2 LE TRANSPORT DANS LE CONTEXTE DE LA GRANDE REGION

2.1 Les considérations générales en matière de transports

- 2.1.1 *La situation de départ*
- 2.1.2 *L'évolution des données structurelles*
- 2.1.3 *Les ambitions*

2.2 L'aménagement du territoire de la Grande Région et les transports

- 2.2.1 *La référence du schéma de développement de l'espace SaarLorLux pour les Transports frontaliers*
- 2.2.2 *Le diagnostic du transport au sein de la Grande Région*

2.3 Les infrastructures de transports

- 2.3.1 *Les infrastructures ferroviaires*
- 2.3.2 *Les infrastructures routières*

2.4 L'organisation des transports

- 2.4.1 *Les transports en commun*
- 2.4.2 *Le trafic individuel motorisé*
- 2.4.3 *Le transport de fret*

3 L'IMPACT DU TRAFIC INTERNATIONAL ET REGIONAL TRANSFRONTALIER SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS AU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

3.1 Introduction

3.2 Le trafic de transit au Luxembourg

3.3 Le trafic régional transfrontalier

- 3.3.1 *Le trafic régional transfrontalier actuel*
- 3.3.2 *Le trafic prévisionnel*

3.4 La gestion du trafic et des projets infrastructurels transfrontaliers

4 LA CORRELATION ENTRE LES DOCUMENTS DE BASE EN MATIERE DE TRANSPORT / AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES PROJETS INFRASTRUCTURELS Y RELATIFS

4.1 Inventaire des documents de référence sur le transport dans le Grand-Duché de Luxembourg

- 4.1.1 *Le Programme Directeur de l'Aménagement du Territoire*
- 4.1.2 *Les infrastructures de transport servant au trafic transfrontalier*
- 4.1.3 *Le « Concept Global sur la Mobilité »*

- 4.2 Les vues résultant des documents existants en matière de transport**
 - 4.2.1 *Le constat résultant de la situation existante*
 - 4.2.2 *Les tendances et scénarios retenus en vue d'une amélioration de la situation actuelle*
- 4.3 Les projets infrastructurels en matière de transports**
 - 4.3.1 *Les projets infrastructurels en matière de transport*
 - 4.3.2 *Les projets concernant les transports en commun*
 - 4.3.3 *Les projets concernant le transport routier*
- 5 LE TRANSPORT DANS LE CONTEXTE NATIONAL**
 - 5.1 Introduction**
 - 5.2 Les projets d'infrastructures ferroviaires**
 - 5.2.1 *Les infrastructures ferroviaires d'envergure requérant un couloir*
 - 5.2.2 *Le dédoublement et le réaménagement de lignes ferroviaires existantes (réservation éventuelle de couloir)*
 - 5.2.3 *Les projets d'infrastructures ferroviaires ne nécessitant pas une réservation de couloir*
 - 5.3 Les projets d'infrastructures routières**
 - 5.3.1 *Les projets de la Grande Voirie*
 - 5.3.2 *Les contournements de localités*
 - 5.3.3 *Les liaisons d'ordre supérieur*
 - 5.4 Les infrastructures favorisant le transport en commun dans l'espace-rue (bus/tram)**
 - 5.4.1 *Les projets d'infrastructures (voies bus, voies tram, etc...)*
 - 5.4.2 *Les mesures accompagnatrices (priorisation aux feux tricolores, etc.)*
 - 5.5 Les plates-formes multimodales**
 - 5.5.1 *Les parkings d'accueil P+R*
 - 5.5.2 *Les gares de transbordement*
 - 5.6 Le stationnement (espace privé /espace public)**
 - 5.6.1 *Le contexte juridique*
 - 5.6.2 *Les perspectives d'une politique de stationnement cohérente*
 - 5.7 Le trafic non motorisé (piétons/cyclistes)**
 - 5.7.1 *L'objectif d'un modal split 25% trafic non motorisé et 75% trafic motorisé*
 - 5.7.2 *La création d'une plate-forme interministérielle*
 - 5.7.3 *Les moyens en vue de la promotion du trafic non motorisé*
 - 5.8 La gestion intégrée du trafic (centrale de mobilité/RGTP/CITA/Parkleitsystem/etc....)**

Cette structure permettra,

- d'une part, de dégager les éléments issus des raccordements internationaux et régionaux ayant une incidence directe sur l'aménagement du territoire, l'occupation du sol et la définition des couloirs de transports sur le territoire national et
- d'autre part, de faire du PST un outil de la politique d'aménagement du territoire confiné dans sa substance au territoire national.

Le groupe de travail du PST s'est réuni à neuf reprises au cours de l'année 2005. Il s'est en premier lieu occupé de l'élaboration du chapitre 5 et de la définition du contenu du PST sur le plan réglementaire et non réglementaire.

Il a notamment défini le degré de précision des corridors réservés au futur établissement des lignes de chemin de fer ainsi que sur l'étendue et la formulation du corps de texte proprement dit du règlement grand-ducal du Plan Sectoriel des Transports.

5.6. La coopération transfrontalière

5.6.1. L'étude plurimodale sur l'espace de la Grande Région

Dans le cadre des travaux de la Commission Régionale Saar-Lor-Lux-Trier/Westpfalz-Wallonie, l'idée de la réalisation d'une étude plurimodale sur l'espace de la Grande-Région a été retenue par le groupe de travail « transports ».

Elle permet notamment de :

- répondre à la mission confiée par le 7^{ème} sommet de la Grande Région du 30 juin 2003 et la Commission Régionale « *Poursuite des réflexions stratégiques de la Grande Région en matière d'infrastructures de transport* ».
- préparer l'avenir, en disposant d'un cadrage transfrontalier dépassant l'horizon national de chacun des partenaires.
- disposer d'une vision partagée de la demande de transport à long terme et des réponses en terme d'offre de services et d'infrastructure, portant à la fois :
 - sur le réseau structurant de la Grande Région
 - et sur les déplacements transfrontaliers de proximité ou pendulaires.

L'étude se déroulera en deux phases :

- 1^{ère} phase
 - o Diagnostic de la situation actuelle et des enjeux
 - o Définition de la modélisation ainsi que du cahier des charges et du coût de l'étude en phase 2
- 2^{ème} phase
 - o Évaluation des différentes politiques de transport et d'aménagement à l'horizon 2020,
 - o Proposition d'actions pour faire face aux besoins futurs,

A noter encore que la Commission Régionale, lors de sa 28^{ème} réunion à Zweibrücken, a donné mandat au groupe de travail « transports » pour lancer cette démarche.

L'étude plurimodale bénéficie d'un cofinancement d'Interreg III dans le cadre du programme E-Bird s'élevant à 50 % du coût total du projet.

Le Grand-Duché de Luxembourg y est représenté par l'Administration des Ponts & Chaussées, le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et le Ministère des Transports.

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.

La CMT a effectué pour le compte du Ministère des Transports les prestations suivantes en 2005:

- Modèle de Transport / Achèvement du modèle avec notamment la modélisation de l'offre des transports publics et la modélisation des heures de pointes.
- Concours d'idées d'urbanisme Luxembourg-gare / Simulations de trafic pour le quartier de la gare à l'horizon 2020 relatif à l'évolution de trafic préconisée par l'IVL.
- Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg / Evolution des données structurelles dans l'espace Agglolux par quartier et localité (2004 et 2020) / Représentation graphique des relations origine - destination pour les quartiers-clés de la ville aux horizons 2004 et 2020 (Kirchberg, Centre-Ville, Centre-Gare, Ban de Gasperich, Porte de Hollerich) / Estimation du potentiel passagers TRAM à l'horizon 2020 dans la Ville de Luxembourg en fonction de différents niveaux de Modal-Split (réduit et élevé).

Etudes effectuées par la CMT pour des tiers:

- Tangente Ouest / Simulations de variantes.
- Ban de Gasperich / Calcul de la demande en transport public et simulations des flux de trafic routiers
- Concours d'idées d'urbanisme "Porte de Hollerich".
- Etude acoustique / Ministère des Travaux Publics.

6. La Présidence luxembourgeoise du Conseil Transports de l'Union européenne au 1^{er} semestre 2005

L'orientation du programme « transports » des présidences luxembourgeoises de l'Union Européenne repose sur une tradition 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 s'était fixée dans le domaine des transports pour le 1^{er} semestre 2005 ne s'est pas écarté 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, tout comme des délais de traduction des documents sensiblement allongés suite à l'élargissement de l'Union Européenne à dix Etats membres nouveaux à partir de mai 2004, ont placé la présidence du Conseil devant des défis nouveaux. En ce qui concerne la codécision la présidence n'a pas seulement dû trouver les dénominateurs communs utiles au niveau du Conseil sur les propositions soumises par la Commission, mais elle fut également obligée à rechercher dans le cadre des procédures de codécision les compromis appropriés avec le Parlement Européen pour faire adopter les actes législatifs communautaires.

Dans l'intérêt de la continuité du processus politique et législatif et suite à la concertation qu'il y a eue avec la présidence néerlandaise précédente et la présidence britannique consécutive, la présidence luxembourgeoise a voulu faire évoluer la politique commune des transports en axant ses efforts sur l'amélioration de la qualité et la garantie de conditions optimales de sécurité.

Point n'est besoin de souligner l'importance de la politique européenne des transports pour le Grand-Duché de Luxembourg, puisque de par sa situation géographique le Luxembourg est un pays de transit par excellence et se trouve donc directement exposé aux avantages et faiblesses du système de transport européen.

De ce fait, notre pays est fortement intéressé à toute amélioration du système. C'est pourquoi la présidence luxembourgeoise a également voulu mettre l'accent sur le problème du déséquilibre modal diagnostiqué dans le Livre Blanc de la Commission de septembre 2001. Enfin, sa démarche s'est orientée aux maîtres-mots de la Stratégie de Lisbonne: compétitivité, cohésion sociale et gestion responsable de notre environnement, maîtres mots auxquels elle a entendu ajouter son souci pour tout ce qui touche à la sécurité dans les transports, dont en particulier la sécurité routière. L'impact des transports sur les objectifs de la stratégie de Lisbonne a été documenté dans une lettre que le président du Conseil « Transports » a adressée le 25 février 2005 aux présidents du Conseil européenne, du Conseil « Affaires Générales » et du Conseil « ECOFIN ».

Il importe par ailleurs de souligner l'effort financier que demande la mise en œuvre de la politique commune des transports, notamment en ce qui concerne les dossiers dits horizontaux. En sont surtout visés les Réseaux Transeuropéens de Transport et le programme Marco Polo II. En effet, nonobstant la volonté louable de la Commission d'augmenter sensiblement le niveau de ses interventions financières, la chose ne sera acquise que si l'Union Européenne arrive à se doter de la capacité budgétaire nécessaire dans le cadre de l'accord politique à trouver sur les prochaines perspectives financières (2007-2013) et sur le

niveau des ressources propres dont elle disposera. Les grands retards pris déjà aujourd'hui dans la réalisation des projets prioritaires du Réseaux Transeuropéens de Transport résultent entre autres du manque de moyens financiers. Aussi la présidence a-t-elle soutenu activement la proposition de la Commission de désigner des coordinateurs communautaires chargés de veiller à l'avancement des différentes grandes infrastructures retenues parmi les projets prioritaires.

Enfin, une attention particulière a été réservée aux aspects sociaux de la politique commune des transports, aux droits des usagers et aux droits des travailleurs. En effet, l'issue des référendums en France et aux Pays-Bas sur le Traité de constitution européenne a montré combien il importe de placer le social au centre du débat communautaire.

Quant aux dossiers techniques qui ont figuré à l'ordre du jour ils ont trait :

- aux transports terrestres,
- à l'aviation civile,
- aux affaires maritimes,
- aux questions intermodales (ou horizontales).

6.1. Transports terrestres

Au titre des transports terrestres les dossiers examinés au cours de la présidence luxembourgeoise ont concerné :

- le troisième paquet ferroviaire,
- l'Eurovignette,
- l'harmonisation des temps de conduite des chauffeurs routiers et l'utilisation du tachygraphe numérique,
- le permis de conduire,
- la sécurité routière.

Le **troisième paquet ferroviaire** comporte les propositions suivantes de la part de la Commission :

- une proposition de directive sur l'harmonisation des conditions de délivrance et de validité des licences pour le personnel de conduite des trains¹
- une proposition de directive sur l'amélioration de la qualité des prestations de transport ferroviaire dans le domaine fret²
- une proposition de directive sur la définition des droits et obligations des voyageurs³
- une proposition de modification de la directive 91/440/CEE sur la libéralisation du trafic voyageurs international à partir de 2010⁴.

Après l'orientation générale dégagée sous présidence NL au sujet de la première proposition l'accent a été mis sur les aspects traitant des *droits et obligations des voyageurs* et des *exigences de qualité dans le secteur du fret*. Parallèlement, la présidence luxembourgeoise a

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 concernant les compensations en cas de non-respect exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire COM/2004/0144 ;

³ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux COM/2004/143 ;

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

obtenu satisfaction quant à sa demande d'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, ceci en vue d'un bilan destiné à établir si tous les objectifs politiques des dernières années ont effectivement été atteints.

Les réponses obtenues lors de l'examen du dossier pendant le Conseil « Transports » du 21 avril 2005 de la part des autres délégations aux questions posées par la présidence ont permis de réagencer le texte de la proposition sur les droits des passagers en vue notamment de rapprocher celle-ci davantage des dispositions modifiées (cf. protocole de Vilnius du 3 juin 1999) de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Sur base de cet échange de vues la présidence a soumis au groupe de travail du Conseil une version amendée de la proposition, sur laquelle se basent les travaux actuels. Compte tenu de la technicité de la matière et des implications financières pour les compagnies ferroviaires le rythme des travaux en cours n'a pas avancé au point de permettre une orientation générale au Conseil Transports du 27 juin 2005. De la sorte le dossier aboutira de toute vraisemblance sous présidence britannique.

Quant à la proposition relative à la qualité du fret ferroviaire, l'attitude très réservée de l'ensemble des délégations lors du Conseil « Transports » du 21 avril 2005 a amené la présidence à ne plus poursuivre l'examen de ce dossier. Il appartiendra à la Commission d'en tirer les conclusions tout en tenant également compte de la position du Parlement sur ce volet du paquet.

Quant à la proposition de *libéralisation du trafic voyageurs international* ce dossier n'a pas été examiné sous présidence luxembourgeoise.

Enfin quant à la reprise de l'examen de la *proposition de modification du règlement sur les obligations de service public*, la présidence luxembourgeoise avait été d'accord pour ce faire à condition de disposer en temps utile de la part de la Commission d'une version amendée de la proposition de modification annoncée en début d'année. Or, il n'a pas été possible à la Commission de donner suite à cette annonce.

Concernant le dossier de l'**Eurovignette**, trouver un accord au sein du Conseil sur ce dossier important a constitué un défi majeur que la présidence luxembourgeoise a relevé avec le pragmatisme et l'optimisme requis, suite aux efforts infructueux déjà entrepris par les présidences irlandaise et néerlandaise.

Les difficultés sur lesquelles avaient buté les travaux antérieurs étaient liées à la grande sensibilité politique du sujet où surtout le principe de l'internalisation des coûts externes a été et reste controversé et fera probablement l'objet d'une procédure de conciliation entre le Conseil et le Parlement européen. A cela s'ajoute que les positions des 25 Etats Membres étaient parfois très divergentes sur certains aspects clés tels que le champ d'application géographique de la directive, la méthodologie du calcul des péages proposée par la Commission européenne et les sur-péages.

La position géographique respective des Etats membres, au centre ou à la périphérie de l'Union, était à l'origine de bon nombre de ces divergences. Une autre complication majeure tenait au fait que le nouveau régime proposé se trouve confronté aux systèmes existants de

taxation des infrastructures qui diffèrent parfois beaucoup d'un Etat membre à l'autre et touchent surtout les Etats membres connaissant un système de concession.

Or, c'est à la satisfaction générale que le 21 avril 2005 lors du Conseil « Transports », la présidence luxembourgeoise a pu décrocher un accord majoritaire sur le texte de compromis élaboré préalablement par le groupe « Transports » le travail a été balisé par des rencontres bilatérales utiles au niveau tant politique que technique pour trouver les arrangements susceptibles de surmonter les problèmes mis en avant par des nombreuses délégations.

Il s'agira maintenant de trouver avec le Parlement Européen un terrain d'entente sur un certain nombre de points fondamentaux tels que par exemple la prise en compte des coûts externes ou le traitement particulier des zones urbaines pour aboutir à un accord définitif.

Un autre dossier traité dans le cadre de la négociation interinstitutionnelle concerne la proposition portant sur **l'harmonisation de la législation sociale dans le secteur du transport routier** – le nouveau Règlement 3820/85 – et sur la proposition de Directive sur la mise en œuvre des Règlements concernant la législation sociale dans le secteur du transport routier. Eu égard aux positions communes – auquel le Conseil est arrivé au mois de décembre 2004 – il convient d'apprécier les deux instruments conjointement.

Pour ce qui est de la proposition du nouveau Règlement 3820/85, il importait de maintenir l'équilibre nécessaire entre, d'une part, les exigences liées au fonctionnement du secteur et, d'autre part, la protection des droits sociaux des travailleurs. L'amélioration de la sécurité routière a également joué un rôle majeur dans les délibérations du Conseil.

Dans sa proposition amendée de 2003, la Commission a, en outre, introduit des dispositions apportant des modifications au tachygraphe digital nécessaire pour le bon fonctionnement de celui-ci. Ces dispositions constituent une partie intégrante du nouveau système de temps de conduite et de repos.

Même si le nouveau texte n'est qu'un compromis, d'une part, entre les 25 Etats membres et, d'autre part, entre le Conseil et le Parlement, il constituera néanmoins un progrès significatif par rapport au règlement actuel qui souffre notamment sous l'effet de contrôles défaillants. Il faut espérer que lors de la procédure de conciliation qui sera menée sous présidence britannique un accord pourra être trouvé.

Quant au **tachygraphe numérique** prévu par le Règlement (CE) 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 son introduction aurait dû se faire à partir du 5 août 2004. Or, face aux difficultés d'approvisionnement du marché par l'industrie de production de ces appareils la Commission avait décidé de reporter cette date d'une année (moratoire). Lors du Conseil « Transports » du 27 juin 2005, la Commission a, à la demande de la présidence luxembourgeoise, précisé que les véhicules pourront à titre optionnel être équipés du tachygraphe numérique à partir du 5 août 2005, l'équipement obligatoire valant à partir du 1^{er} janvier 2006.

La proposition de **directive relative au permis de conduire** concerne la révision d'une réglementation importante, parce que touchant à la vie de tous les jours d'un très grand nombre de citoyens. La directive en projet constitue en outre à la sécurité routière et elle offre de nouvelles possibilités pour combattre la fraude concernant la délivrance et la validité des permis de conduire. Elle est conçue par ailleurs dans l'optique de la proximité citoyenne en

offrant la perspective d'un modèle de permis unique dans l'Union européenne tout en prévoyant une harmonisation poussée des conditions de validité.

Une orientation générale avait été obtenue sur cette proposition lors du Conseil d'octobre 2004 ; le résultat provisoire ne s'écarte pas trop de la proposition initiale. Le trilogue organisé au cours du 1^{er} semestre 2005 entre le Parlement Européen, la Commission et le Conseil a eu pour but de trouver les compromis utiles pour adopter formellement le texte encore sous présidence luxembourgeoise. Le problème majeur que pose cette directive pour un certain nombre d'Etats membres, réunissant une minorité de blocage au niveau du Conseil, consiste dans l'échange obligatoire des permis existants contre des permis conformes au modèle communautaire à introduire. Le Parlement Européen a fait de cet échange obligatoire une condition essentielle de son acceptation du texte de directive à retenir. Or, le délai très généreux de vingt ans convenu au cours du trilogue n'a pas suffi pour faire les Etats en question abandonner leur opposition contre le compromis négocié avec le Parlement Européen. Dans ces conditions, la présidence luxembourgeoise a dû se résigner à reporter sine die le vote sur l'adoption de cette directive.

Dans son **Programme d'action européen pour la sécurité routière** « Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici à 2010 : une responsabilité partagée », la Commission européenne s'est engagée à présenter un bilan à mi-parcours de son programme en 2005.

En l'absence de nouvelles initiatives législatives proposées par la Commission et forte de sa tradition de réserver une attention toute particulière au dossier de la sécurité routière, la présidence luxembourgeoise a entendu organiser un débat politique sur ce thème, d'une part, pour permettre à la Commission de présenter les orientations principales de bilan à mi-parcours et d'autre part, pour donner l'occasion aux Etats-membres de faire valoir leurs préoccupations prioritaires dans la perspective de la finalisation de ce bilan.

A ce sujet la présidence avait préparé un questionnaire destiné à structurer le débat autour des trois éléments suivants :

- a) les priorités qui pourraient apporter une plus-value communautaire pour atteindre l'objectif de réduction moitié du nombre de victimes de la route d'ici 2010,
- b) l'efficacité de l'éventuelle application transfrontalière de sanctions pénales en cas de non-respect des règles de circulation routière,
- c) le choix de trois priorités communautaires pour atteindre l'objectif de réduction de moitié du nombre de victimes de la route d'ici 2010.

Le débat que le Conseil « Transports » du 27 juin 2005 a eu sur la question a permis de confirmer que la contribution communautaire à la lutte contre les accidents de la circulation routière est essentielle et que l'application transfrontalière des sanctions en cas d'infraction pourra comporter un effet dissuasif notable en matière de délinquance routière.

Il a en outre été confirmé que l'action communautaire doit porter prioritairement sur la lutte contre les excès de vitesse, contre les abus d'alcool et la consommation de drogues ainsi que contre l'utilisation défaillante des systèmes de retenue (ceintures de sécurité, sièges pour enfants,...) dans les véhicules. Au niveau des moyens à mettre en œuvre l'intérêt d'une approche plurifonctionnelle a été mis en évidence : utiliser l'information sur les meilleures pratiques, faire appel aux nouvelles technologies pour équiper les véhicules et pour organiser les contrôles, agir sur le plan législatif, développer des normes techniques communes en ce

qui concerne la construction automobile, intégrer le volet infrastructures (conception et aménagements routiers, élimination des points noirs et redressement des tronçons particulièrement accidentagènes,.....).

6.2. Aviation civile

Dans le domaine de l'aviation civile la présidence luxembourgeoise a pu faire avancer, voir aboutir plusieurs dossiers importants qui concernent, d'une part, les relations extérieures dans ce secteur et, d'autre part, le ciel unique et la protection des droits des passagers.

Lors du Conseil « Transports » du 27 avril 2005, la Commission avait présenté une communication stratégique intitulée **« Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté »**. Le 27 juin 2005 le Conseil Transports s'est mis d'accord sur des conclusions communes concernant la façon de donner suite à l'orientation stratégique proposée par la Commission.

Ces conclusions se fondent sur l'expérience acquise depuis l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés Européenne du 5 novembre 2002 établissant une compétence partagée en la matière entre l'Union Européenne et ses Etats-membres. Elles permettent de définir plusieurs principes clés et objectifs ainsi que les modalités opérationnelles afférentes. L'ensemble des éléments repris dans les conclusions en question a été considéré comme une feuille de route valable pour l'évolution de la politique extérieure de l'aviation aux cours des prochaines années.

Par ailleurs, la présidence luxembourgeoise a pu se féliciter que la Commission ait négocié avec succès un premier **accord bilatéral avec la Chili dans le cadre de son « mandat horizontal »**. Ce mandat prévoit de négocier avec des pays tiers des modifications à apporter aux accords aériens bilatéraux qu'ils ont conclus avec des Etats membres en vue d'y insérer la clause communautaire qui s'impose à la suite de l'arrêt précité de la CJCE et de rendre de la façon ces accords compatibles avec les exigences du droit communautaire.

L'accord avec le Chili est le premier d'une longue série d'accords analogues déjà paraphés par la Commission. Il apparaît que les efforts conjoints de la Commission et des Etats membres portent leurs fruits et qu'un nombre croissant de pays tiers prennent conscience de l'importance de modifier ces accords afin de lever les incertitudes juridiques qui pèsent sur ceux-ci depuis ledit arrêt de la Cour de Justice.

Enfin, toujours au titre des relations aériennes externes, la Commission a repris les négociations avec les autorités américaines au sujet de la conclusion d'un **accord « ciel ouvert » entre les Etats-Unis et l'Union Européenne**.

La présidence luxembourgeoise a veillé que la Commission exerce son mandat en concertation étroite avec le Conseil notamment pour ce qui est de la façon de faire avancer le dossier. A ce sujet il a été retenu que des progrès devraient être réalisés sur les éléments essentiels de l'accord à savoir la coopération réglementaire notamment en matière de sûreté, de concurrence et d'aides d'Etat et les droits de trafic. Par ailleurs, l'attention requise devra également être réservée aux sensibilités américaines qui concernent le régime sur la propriété et le contrôle des compagnies aériennes. Enfin, il semble de plus en plus évident que cet

accord ne pourra être réalisé que par étapes successives en raison de son impact et de sa complexité.

Par contre, en attendant l'aboutissement des négociations en cours avec les autorités américaines le Conseil « Transports » a jugé prématurée l'attribution de nouveaux mandats à la Commission pour entamer des négociations sur des accords aériens avec la Russie ou la Chine.

Saisi par la Commission de deux nouvelles propositions de règlement, la première ayant trait aux **droits des handicapés qui voyagent par avion**⁵ et la seconde relative à l'information des passagers sur l'identité du transporteur en charge du vol⁶, la présidence luxembourgeoise a entendu traiter prioritairement la seconde de ces deux propositions qui répondait à une attente légitime du public suite à l'accident aérien survenu à Sharm el Sheik le 3 janvier 2004.

La proposition de règlement en question qui a abouti à un premier accord sous forme d'orientation générale adoptée lors du rendez-vous du Conseil « Transports » du 21 avril 2005, vise une plus grande transparence à l'égard du passagers en ce qu'elle permettra d'améliorer l'information aux passagers aériens en ce qui concerne

- les compagnies aériennes qui, pour des raisons de sécurité, ont été interdites de voler dans un ou plusieurs Etats membres,
- l'identité des compagnies aériennes sur lesquelles les passagers voyagent.

Quant à la proposition de **directive concernant la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne** le Conseil « Transports » avait déjà en décembre 2004 sous présidence néerlandaise adopté une orientation générale sur le texte de la proposition.

L'exercice mené sous présidence luxembourgeoise a consisté à pré-négocier avec le Parlement Européen un accord permettant d'aboutir à une position commune du Conseil.

Il faut souligner la pertinence de cette législation au regard de la mise en place du ciel unique. La directive en question contribue ainsi à la sécurité du trafic aérien dans nos espaces aériens au-delà des frontières nationales. Par ailleurs, cette directive favorise la libre circulation des contrôleurs aériens au sein de l'Union. Le Parlement et le Conseil ont pu rapprocher leurs points de vue sur un nombre d'aspects importants, y compris des points sensibles tels que les compétences linguistiques requises et l'impact éventuel du texte sur le plan social, faisant que la directive respectera en tout état de cause les acquis nationaux en ce qui concerne le statut juridique des contrôleurs aériens visés, solution qui a été retenue à la grande satisfaction des représentants des travailleurs du secteur.

Le 27 juin, le Conseil « Transports » est parvenu à un accord politique en la matière.

En décembre 2004 le Conseil « Transports » s'était mis d'accord sur les sous parties O (équipage de cabine) et Q (limitation des durées de vole) de **proposition de règlement sur l'harmonisation des exigences techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, en abrégé « EU-OPS »**.

⁵ Proposition de règlement du Parlement Européen et du Conseil concernant les droits des personnes à mobilité réduite en cours de vol ;

⁶ Proposition de directive du Parlement et du Conseil sur l'information du passager aérien sur l'identité du transporteur effectuant le vol ;

Sous présidence luxembourgeoise, il a été possible de trouver les accords techniques utiles pour les autres éléments de cette proposition, mais des problèmes de traduction dus au volume des textes à adopter n'a pas permis de pousser l'élaboration formelle au point de permettre encore une position commune sous présidence luxembourgeoise qui s'est donc résignée à passer le dossier à la présidence du Royaume-Uni.

6.3. Transports maritimes

Même si ni l'ordre du jour du Conseil « Transports » du 21 avril ni celui du Conseil « Transports » du 27 juin 2005 n'ont comporté de point maritime formel, il convient pourtant de souligner les résultats positifs que la présidence luxembourgeoise a pu obtenir dans plusieurs dossiers relatifs aux transports maritimes.

En raison de problèmes techniques tenant aux délais de traduction pour l'un et au délai de levée de la réserve parlementaire irlandaise pour l'autre, deux des textes visés n'ont pu être adoptés formellement sous présidence luxembourgeoise.

Ainsi, un accord en seconde lecture a été négocié avec le Parlement en vue de l'adoption de la **directive sur la pollution causée par les navires** ainsi que de la décision cadre qui lui est liée. Il s'agit ici de l'heureuse conclusion de longs travaux qui ont occupé plusieurs présidences successives. L'accord obtenu permet l'adoption de la directive ainsi que la possibilité de sanctionner pénalement les responsables.

Le Conseil et le Parlement ont su se mettre d'accord en première lecture sur la **directive relative à la sûreté portuaire**.

La **directive sur la reconnaissance des brevets de gens de mer** a quant à elle également fait l'objet d'un accord en première lecture avec le Parlement. Cette dernière a pu être formellement adoptée au Conseil du 27 juin 2005.

La présidence luxembourgeoise a également consacré beaucoup de travail à la **proposition de directive sur la libéralisation des services portuaires**. Compte tenu de la haute sensibilité politique qui avait fait échouer en conciliation une première proposition de la Commission sur le sujet, elle s'est limitée à un examen des aspects techniques de la proposition de la Commission en attendant que celle-ci ait procédé à l'évaluation économique et sociale du dossier et que le rapporteur du Parlement européen ait pu aplanir d'éventuelles difficultés d'acceptation du texte dans le cadre de pourparlers informels avec les acteurs économiques et les partenaires sociaux concernés.

Des progrès importants ont également été réalisés dans les travaux devant permettre d'adopter une solution pragmatique pour le futur des coordinations entre les Etats membres et la Commission avant les réunions des comités et sous-comités de l'Organisation Maritime Internationale à Londres. Ainsi, la Présidence luxembourgeoise a pu faire une proposition de compromis qui a été largement soutenue par une grande majorité des délégations.

6.4. Dossiers horizontaux

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 II,
- les réseaux de transport transeuropéens (RTE-T).

Le programme Marco Polo II et le dossier RTE-T dépendent pour le volet financier qu'ils comportent, ensemble avec les autres dossiers communautaires à connotation financière de la compétence du Conseil ECOFIN dans l'intérêt d'une approche coordonnée en matière de politique budgétaire commune.

Le but du **programme Galileo** est de mettre en place un système global de navigation par satellites (principalement à des fins civiles, la finalité militaire n'étant cependant pas exclue). Le programme a des dimensions technologiques (développer en Europe un système de navigation par satellites), politiques (devenir indépendant en la matière des Etats-Unis) 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 : constitution d'une autorité de surveillance du programme par fusion des conseil de surveillance et conseil de sécurité actuels et adjudication de l'exploitation à un consortium d'entreprises privée(s). Le suivi du dossier a été assuré pour compte de la présidence luxembourgeoise par le Centre de communication relevant du Ministère d'Etat.

En cours de présidence luxembourgeoise plusieurs accords d'adhésion ont pu être négociés avec des pays tiers dont la Chine et l'Inde.

Par ailleurs, un accord a pu être trouvé concernant la concession du système où il a été permis aux deux consortiums en lice Inmarsat (EADS, Thales et Immarsat) et Eutelsat (Alcatel, Finmeccanica, Hispasat et Aena) de déposer une offre conjointe auprès de l'entreprise commune Galileo Joint Undertaking, plutôt que de mettre les deux offrans en concurrence.

L'actuel programme Marco Polo destiné à la sélection de projets nationaux promouvant le transport intermodal et assurant la répartition des concours financiers communautaires parmi les projets retenus viendra à terme en 2006. Aussi la Commission avait-elle 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) et à améliorer les performances environnementales du système de transport dans son ensemble. 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.

Le programme « Marco Polo II » est similaire à plusieurs titres au programme initial, tout en incluant de nouvelles actions telles les autoroutes de la mer et les mesures d'évitement du trafic. Il comporte également une extension aux pays voisins de l'Union européenne.

Le deuxième programme Marco Polo constitue un dossier que la Présidence avait à cœur de faire progresser et qu'elle a su faire adopter au Conseil du 21 avril sous réserve pour le

Conseil ECOFIN d'accorder l'enveloppe budgétaire à mettre à disposition en vue du financement du programme.

Le dossier des **réseaux transeuropéens de transports (RTE-T)** comporte un premier volet prévoyant 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 trois 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.

Hormis le fait pour la présidence luxembourgeoise d'avoir soutenu activement la Commission dans sa démarche de promouvoir la réalisation de ces projets prioritaires par la désignation de personnalités haut placées comme coordinateurs des projets en question, ce dossier n'a pas connu d'autres développements sous présidence luxembourgeoise.

6.5. Remarque finale

Le bilan ci-avant fait abstraction des nombreux contacts que la présidence a eue avec les milieux économiques et sociaux concernés par la politique commune des transport, de la présence dans d'autres enceintes internationales pour y représenter l'Union Européenne, des rencontres préparatoires sur le plan bilatéral pour préparer les décisions formelles du Conseil, du dialogue interinstitutionnel notamment avec le Parlement européen et la Commission qui fut un souci permanent pendant la phase préparatoire tout comme pendant l'exercice proprement dit de la présidence.