



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports

Rapport d'activité 2006

Ministère des Transports

Mars 2007

Sommaire

1. Circulation et sécurité routière	page	1
1.1. Les accidents de la route en 2006	page	1
1.2. La formation et l'éducation routières	page	13
1.3. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers	page	31
1.4. Les homologations automobiles et la certification	page	37
1.5. Les transports exceptionnels	page	43
1.6. Les activités au niveau de l'Union européenne	page	43
1.7. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière	page	44
2. Transports publics et chemins de fer	page	48
2.1. Les chemins de fer	page	48
2.2. Les transports publics	page	85
2.3. Les transports de l'éducation différenciée	page	97
2.4. Activités de la communauté des transports	page	105
3. Transports aériens	page	113
3.1. L'activité législative	page	113
3.2. Domaine de la navigabilité	page	117
3.3. Domaine de la sécurité aérienne (incidents / accidents)	page	120
3.4. Domaine des opérations aériennes	page	122
3.5. Domaine de la navigation aérienne	page	124
3.6. Domaine des licences	page	127
3.7. Domaine des relations extérieures / négociations bilatérales	page	134
3.8. Domaine de la sûreté aérienne	page	135
3.9. Domaine de l'aviation générale	page	137
3.10. L'aéroport de Luxembourg	page	138
3.11. Les grands projets d'infrastructure à l'aéroport de Luxembourg	page	142
4. Transports fluviaux	page	146
4.1. Activité législative	page	146
4.2. Activités internationales	page	146
4.3. Le service de la navigation	page	148
4.4. Port de Merttert	page	160

5.	Stratégie et planification	page	166
5.1.	Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable	page	166
5.2.	Les démarches stratégiques en matière de transports	page	168
5.3.	La mise en œuvre de la stratégie de mobilité	page	174
5.4.	Le plan sectoriel « Transports »	page	182
5.5.	Développement intercommunal coordonné et intégratif du sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg	page	186
5.6.	Optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure	page	187
5.7.	La coopération transfrontalière	page	188
5.8.	La cellule modèle de transport	page	189
6.	Transports routiers	page	191
6.1.	La délivrance d'autorisations	page	192
6.2.	L'établissement du transporteur	page	189
6.3.	L'emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers	page	194
6.4.	La coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises	page	194
6.5.	La coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route »	page	195
6.6.	Les relations bilatérales dans le domaine du fret routier	page	199
6.7.	L'activité au niveau communautaire et internationale	page	202

1. La Circulation routière

Le chapitre relatif à la Circulation routière comporte le bilan sur les accidents recensés en cours d'exercice ainsi que le résumé de l'activité dans les domaines de l'éducation et de la formation des usagers de la route tout comme les données relatives aux immatriculations et du contrôle technique des véhicules routiers. 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 2006 ;
- la formation et l'éducation routières ;
- les immatriculations et le contrôle technique;
- les homologations automobiles et la certification ;
- les transports exceptionnels ;
- les activités au niveau de l'Union européenne ;
- le travail réglementaire et consultatif en matière de circulation routière.

1.1. Les accidents de la route en 2006

L'amélioration continue de la sécurité routière est une des préoccupations majeures du gouvernement luxembourgeois depuis plusieurs décennies. Tous les programmes mis en œuvre de longue date ont largement porté leurs fruits : la diminution des victimes de la route en est le résultat le plus significatif, le plus encourageant et avant tout le plus élémentaire. Ce tournant dans les mentalités des usagers de la route a été soutenu parallèlement par d'autres entités étatiques qui participent de plus en plus directement à la sécurité routière.

En plus des efforts consentis par les différentes entités étatiques, d'importants partenaires non-gouvernementaux jouent un rôle déterminant dans la mise en œuvre fructueuse des initiatives en matière de sécurité routière.

Dans le programme gouvernemental du 4 août 2004, cette priorité qu'est la sécurité routière a été réaffirmée avec vigueur. Pour ce faire, le ministre des Transports dispose d'une série d'outils et de moyens pour atteindre les objectifs fixés. Dans ce contexte, il y a lieu de citer notamment les lois et règlements ayant trait à la circulation routière, les campagnes de sensibilisation de la sécurité routière, les études et recherches menées dans le domaine routier, le permis à points, etc.

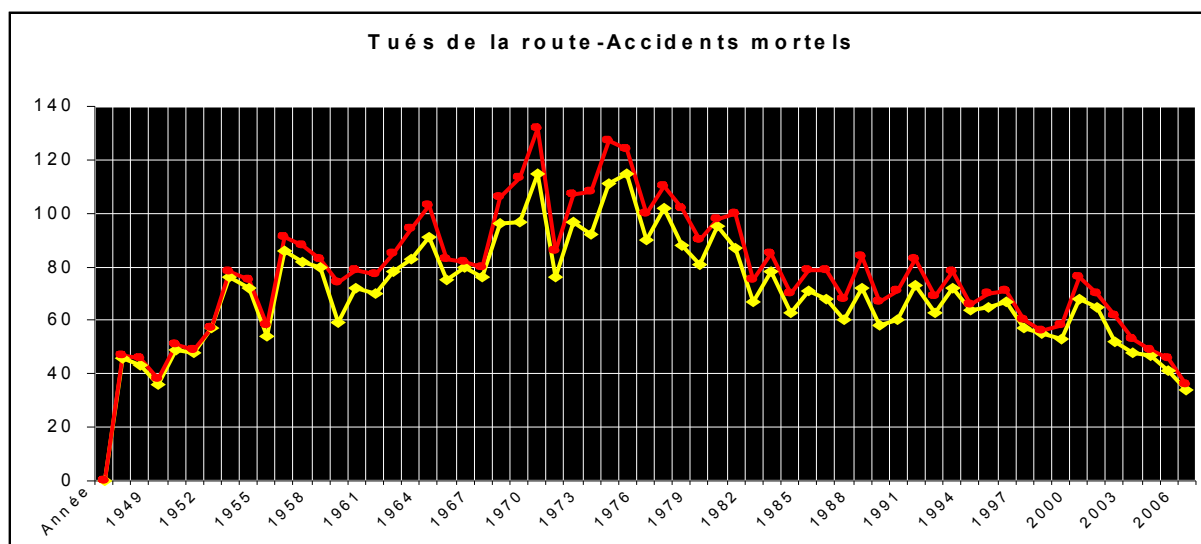
Enfin, il échet de mentionner les mesures à venir : l'installation de radars automatiques sur les routes et la diminution du taux d'alcoolémie autorisé.

En ce qui concerne, les chiffres-clé des accidents routiers au 31 décembre 2006, le bilan se présente comme suit:

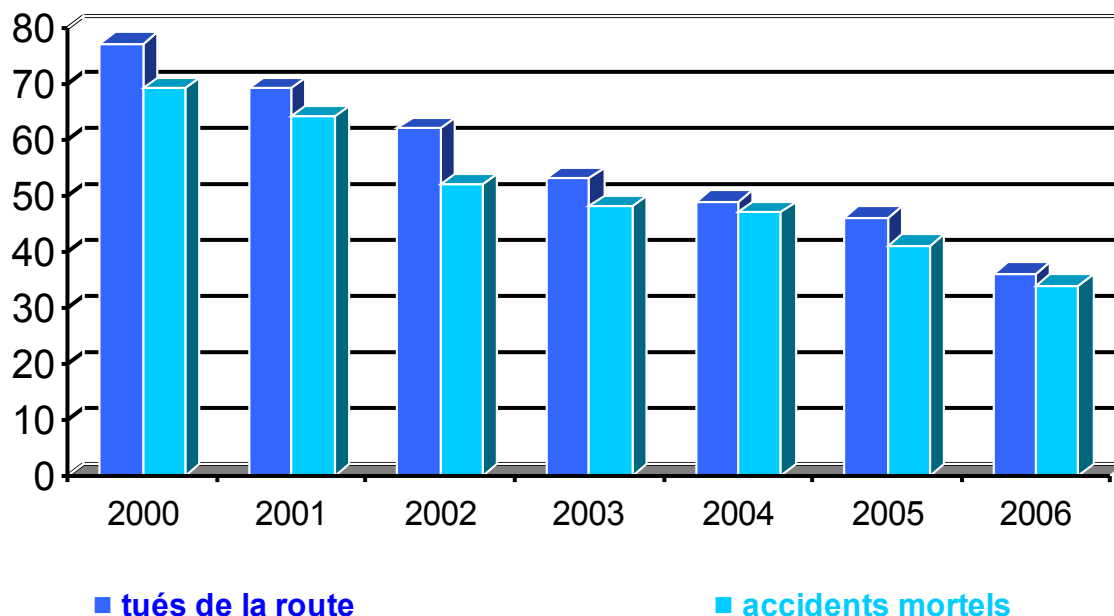
- **8.239 accidents recensés au total,**
- **762 accidents corporels, dont 34 accidents mortels,**
- **36 tués,**
- **4 piétons furent victimes d'un accident mortel,**
- **7 motocyclistes et un passager tués dans 8 accidents entre avril et septembre 2006,**
- **1.128 blessés, dont 259 blessés graves et 869 blessés légers.**

1.1.1. Les accidents mortels en 2006

L'année 2006 restera dans l'histoire de la sécurité routière une année de référence à plus d'un titre. La lutte contre les accidents de la circulation porte ses fruits. En effet, le nombre des tués de la route a régressé de 46 à 36 victimes tandis que le nombre des accidents mortels a décliné de 41 à 34. Ce niveau représente le plus bas depuis 1947 !



Quant à l'année de référence utilisée par la Commission européenne pour atteindre l'objectif clé affiché par le livre blanc « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* » de 2001, à savoir une diminution de 50 % des victimes de la route jusqu'en 2010, le résultat obtenu au Luxembourg en 2006 représente une baisse de 48 %, soit 33 vies épargnées en 2006.

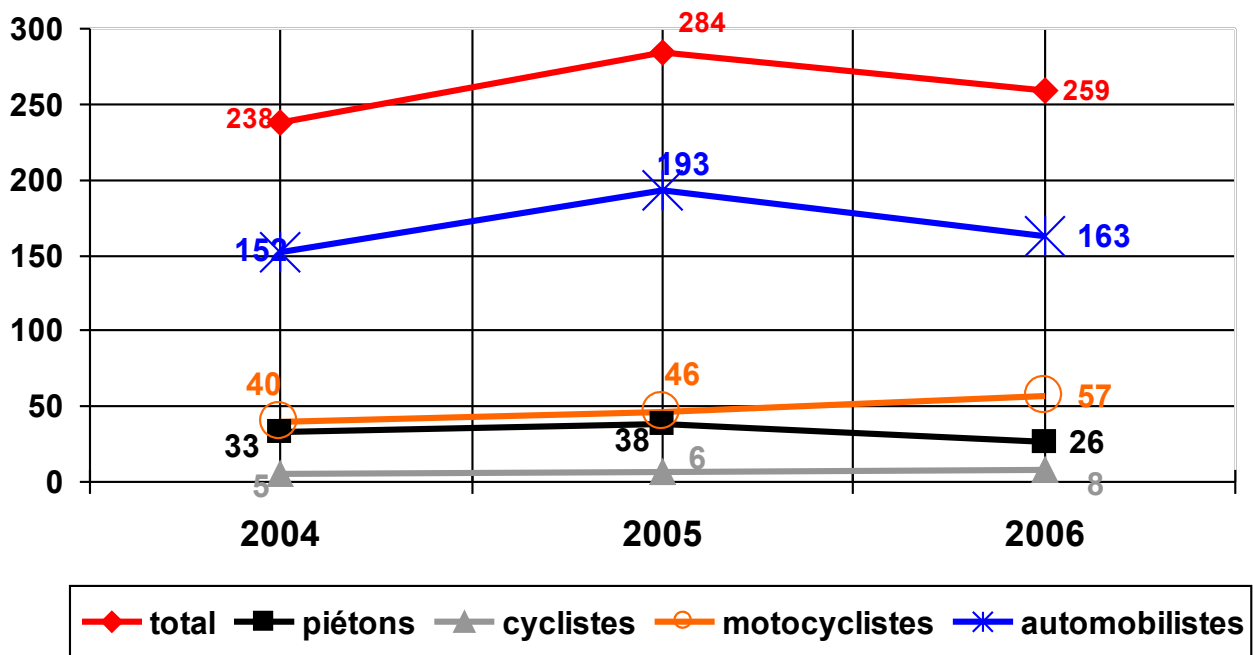


L'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 et le renforcement concomitant de la présence de la Police grand-ducale sur les routes continuent à montrer leur influence quant au nombre des accidents mortels en 2006, tout en remarquant que l'analyse des accidents est basée sur la causalité multiple.

Nonobstant, ce chiffre de 36 personnes tuées reste évidemment trop élevé. Il signifie qu'en moyenne 3 personnes par mois ont trouvé la mort sur nos routes en 2006.

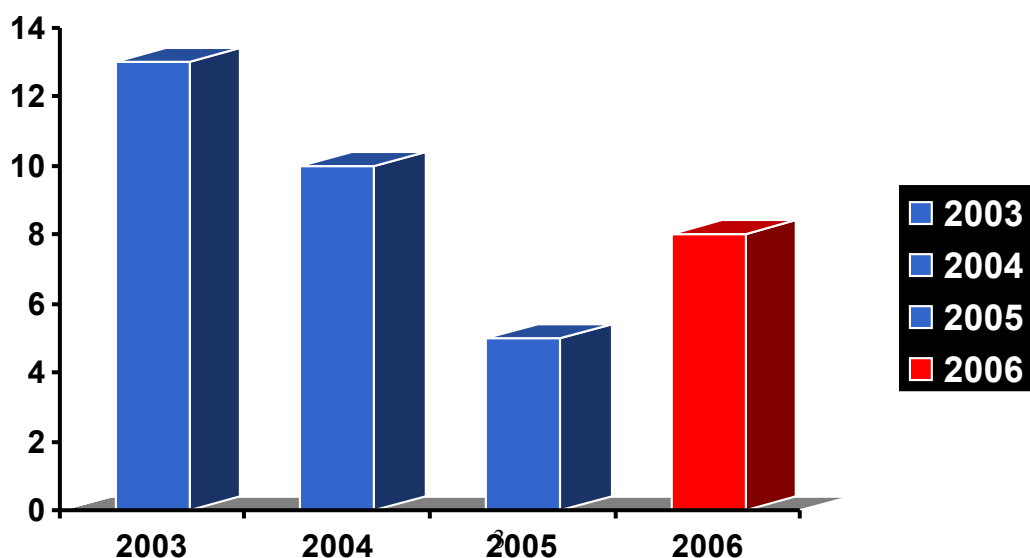
En outre, le bilan 2006 en matière de sécurité routière nous rappelle que des catégories importantes d'usagers de la route sont restées en marge des progrès constatés, à commencer par les plus vulnérables que sont les piétons, les motocyclistes et les cyclistes.

Le graphique ci-dessous met en évidence que parmi les blessés graves, 35% sont issus de ces catégories vulnérables :



Une autre grande préoccupation de la sécurité routière consiste dans le nombre de motocyclistes tués ou gravement blessés. Si le nombre de motocyclistes tués a chuté de 13 en 2003 à 5 en 2005, ce bilan se voit alourdi de 3 en 2006, passant à 8 victimes. Une amélioration durable ne semble pas vouloir se faire ressentir, ce qui peut, entre autres, être certifié par le nombre de motocyclistes qui ont été gravement blessés, dont le bilan est en constante augmentation : en 2004, 40 blessés graves, en 2005, 46 et en 2006, 57 blessés graves.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des motocyclistes tués entre 2003-2006 :



En ce qui concerne le nombre des blessés graves, le bilan affiche également une amélioration significative. Si en 1991, le Luxembourg connaissait encore plus de 600 blessés graves, ce chiffre a également régressé de plus de 50% pour tomber sous la barre de 300 blessés graves par an.

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble sur l'évolution des accidents de 2000 à 2006.

	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	- 2,3%	708	+ 2,3%	284	759	41	- 12,8%	46	- 6,1%
2006	8.239	+ 5,1%	762	+ 7,6%	259	869	34	- 17,1%	36	- 21,8%

Comparé à l'année 2005 le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse une faible hausse de + 5,1 % pour se chiffrer à 8.239.

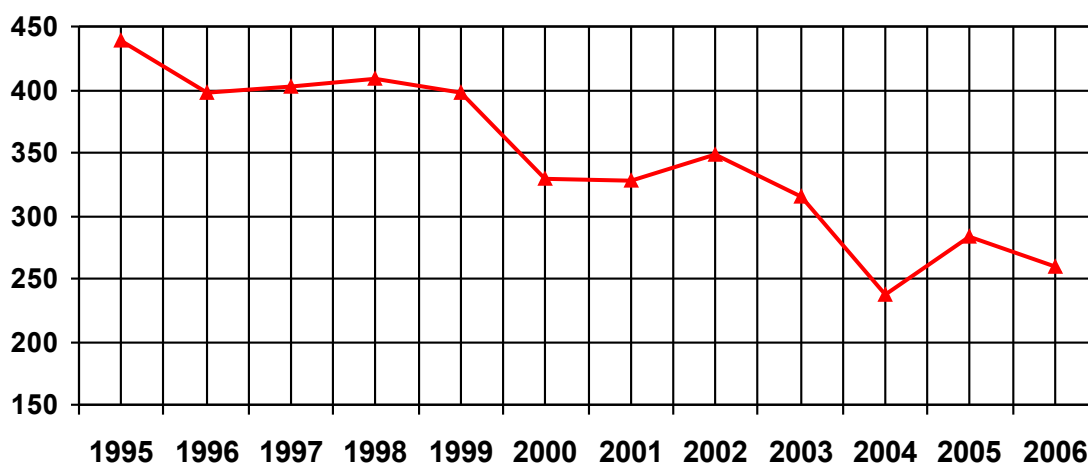
Le nombre des accidents corporels accuse une légère augmentation en 2006 et passe de 708 à 762.

Cette constatation vaut également pour le nombre des blessés légers qui affiche une augmentation de + 14,5% tandis que le nombre des blessés graves montre une régression de - 8,9%.

Le nombre des accidents mortels diminue de sept unités de 41 en 2005 à 34 en 2006.

Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans ces accidents, leur nombre a diminué de 46 à 36. Ces chiffres sont les moins élevés depuis 1947.

En ce qui concerne le bilan des blessés graves, force est de constater que depuis 2004, le nombre de blessés graves s'est stabilisé autour de 250 victimes. Le tableau ci-dessous documente cette stagnation :



—▲ Blessés graves

Au vu de cette tendance stagnante, il semble qu'une amélioration des résultats ne semble pas être réalisable sans la mise en œuvre de nouvelles mesures en matière de sécurité routière.

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

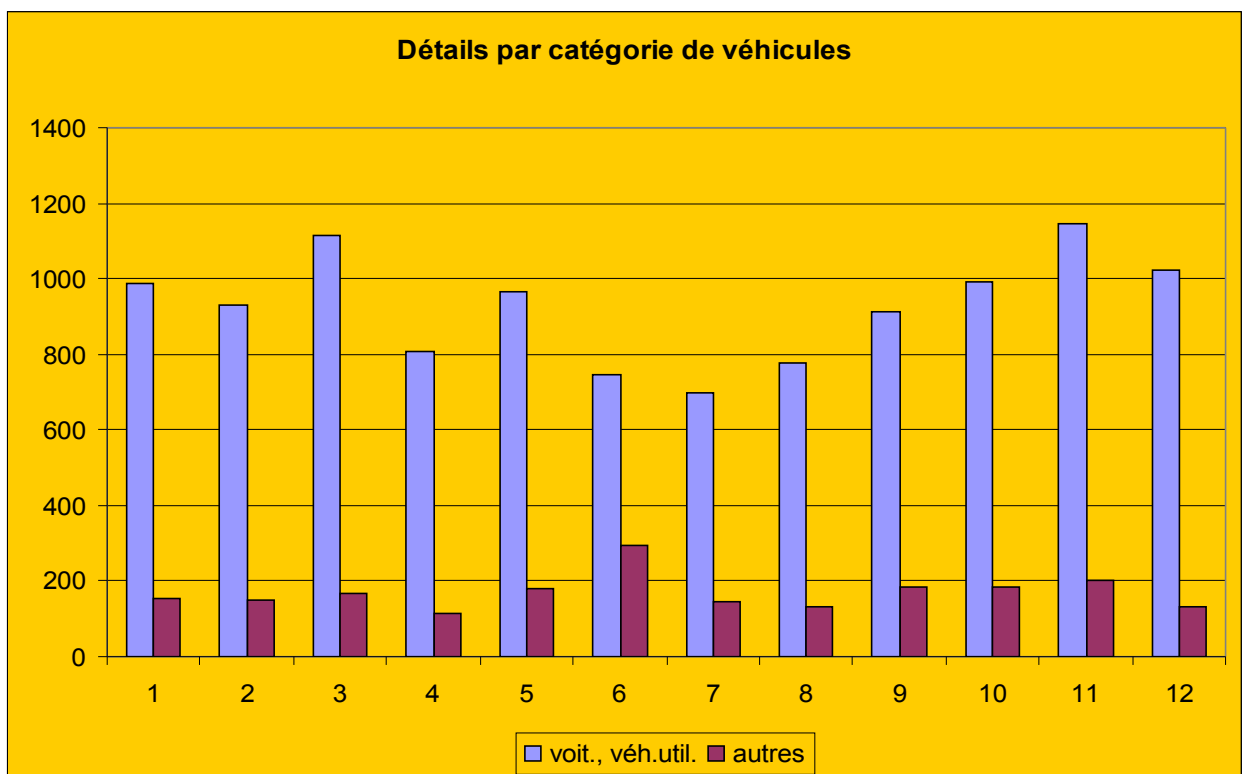
³ tués – décédés dans les 30 jours après l'accident

De ce fait, l'introduction de nouvelles mesures qui incitent les usagers de la route à améliorer leur comportement, notamment en ce qui concerne la vitesse excessive, l'alcool au volant et le port de la ceinture de sécurité (qui restent les causes principales des accidents mortels et des accidents avec des blessés graves) semble indispensable.

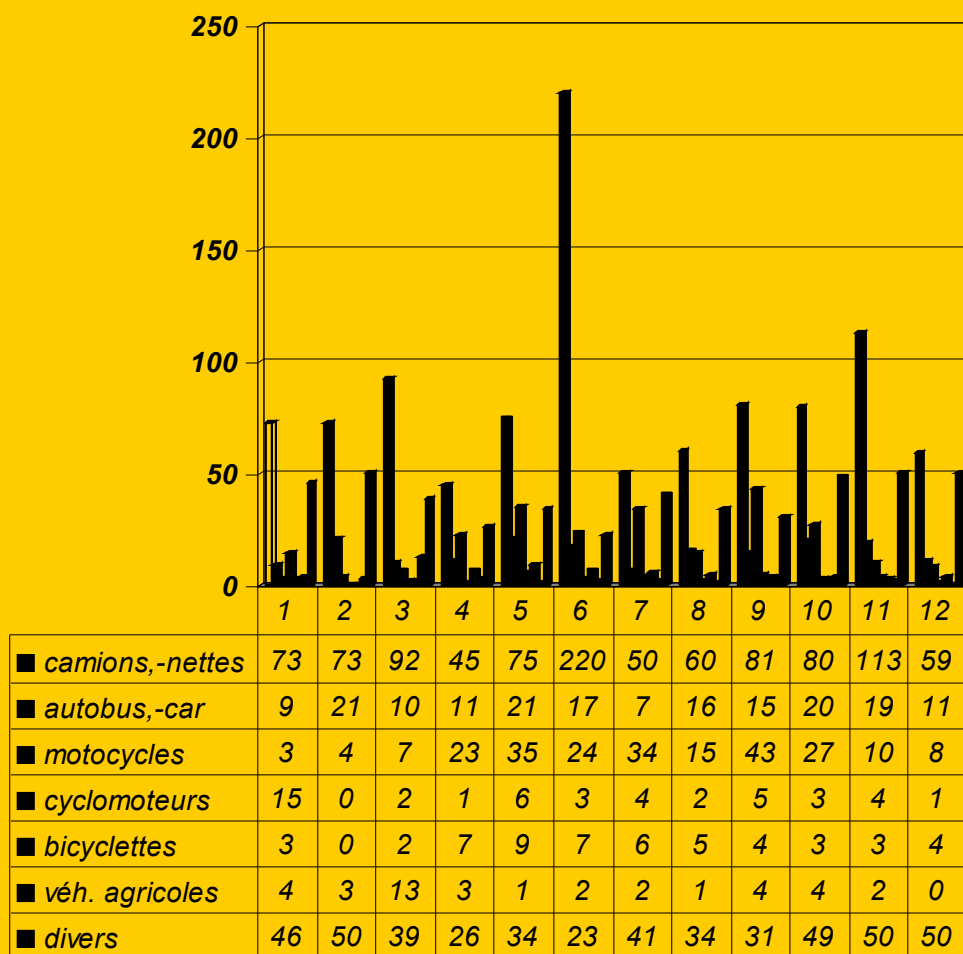
La problématique de la vitesse excessive et de l'alcool au volant se font également ressentir dans le bilan du permis à points.

* * *

Le détail par catégories des véhicules impliqués dans les accidents en 2006 se présente comme suit :



Détails pour les "autres" véhicules



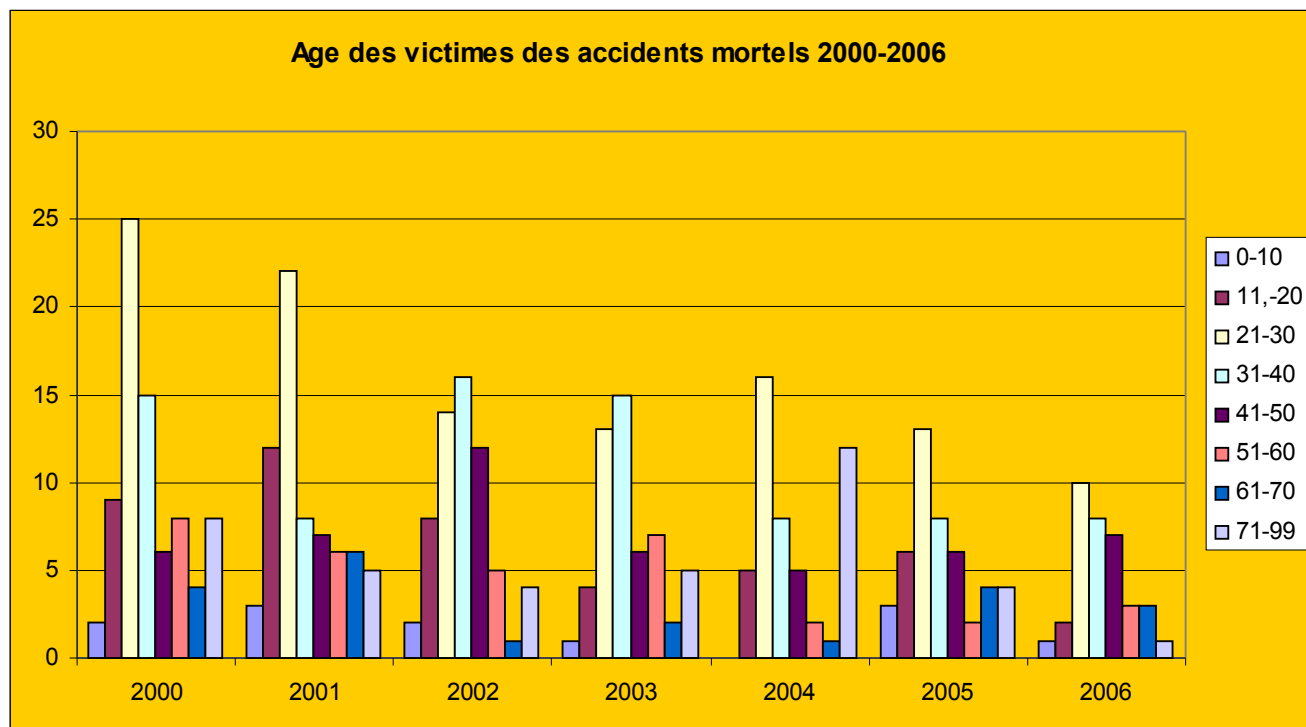
Le tableau ci-avant souligne une fois de plus la recrudescence des accidents impliquant les deux-roues dès le retour du beau temps. En outre, il met en évidence l'implication accrue de camions et de camionnettes dans des accidents routiers.

Les accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés constituent un des aspects négatifs du bilan de 2006 :

- 133 motocyclistes ont été blessés, représentant 11,8 % du nombre total des blessés (en 2005: 132 représentant 12,6%);
- dans 8 accidents mortels, 8 personnes ont laissé leur vie dont un passager ;
- la moyenne d'âge des victimes était de 38 ans.

1.1.2. Le détail des accidents mortels en 2006

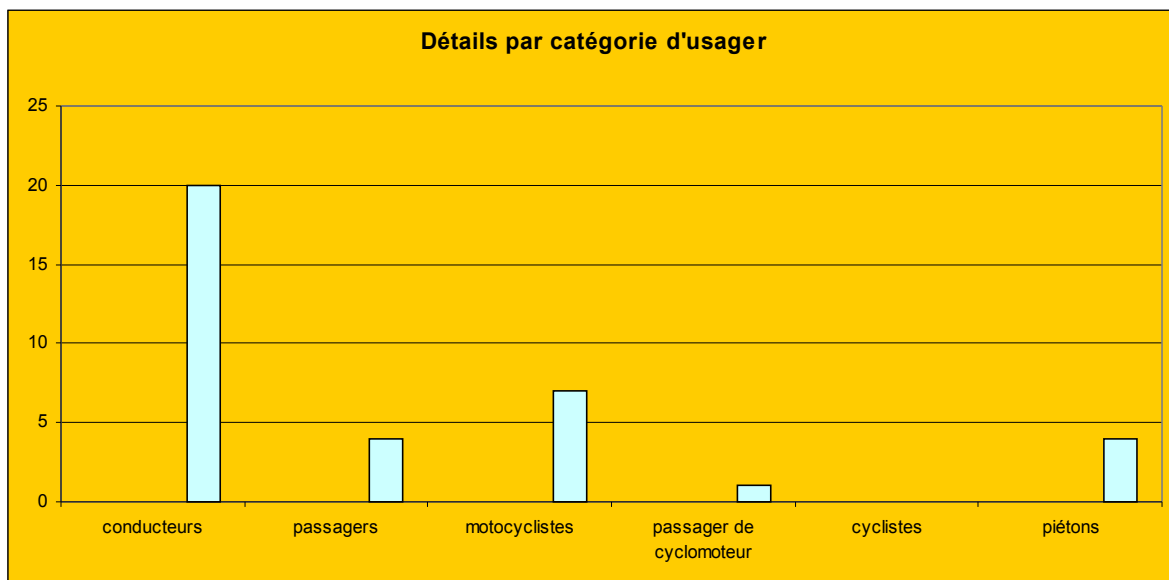
- *L'âge et la ventilation des victimes*



Par ailleurs, tout comme au cours des années passées, 55,5% des personnes qui ont trouvé la mort sur les routes avaient moins de 40 ans (20 tués, 14 en 2005) ; 7, soit 19,4% avaient moins de 25 ans et 13 tués (16 en 2005) soit 36,1%, étaient âgés entre 25 et 40 ans.

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

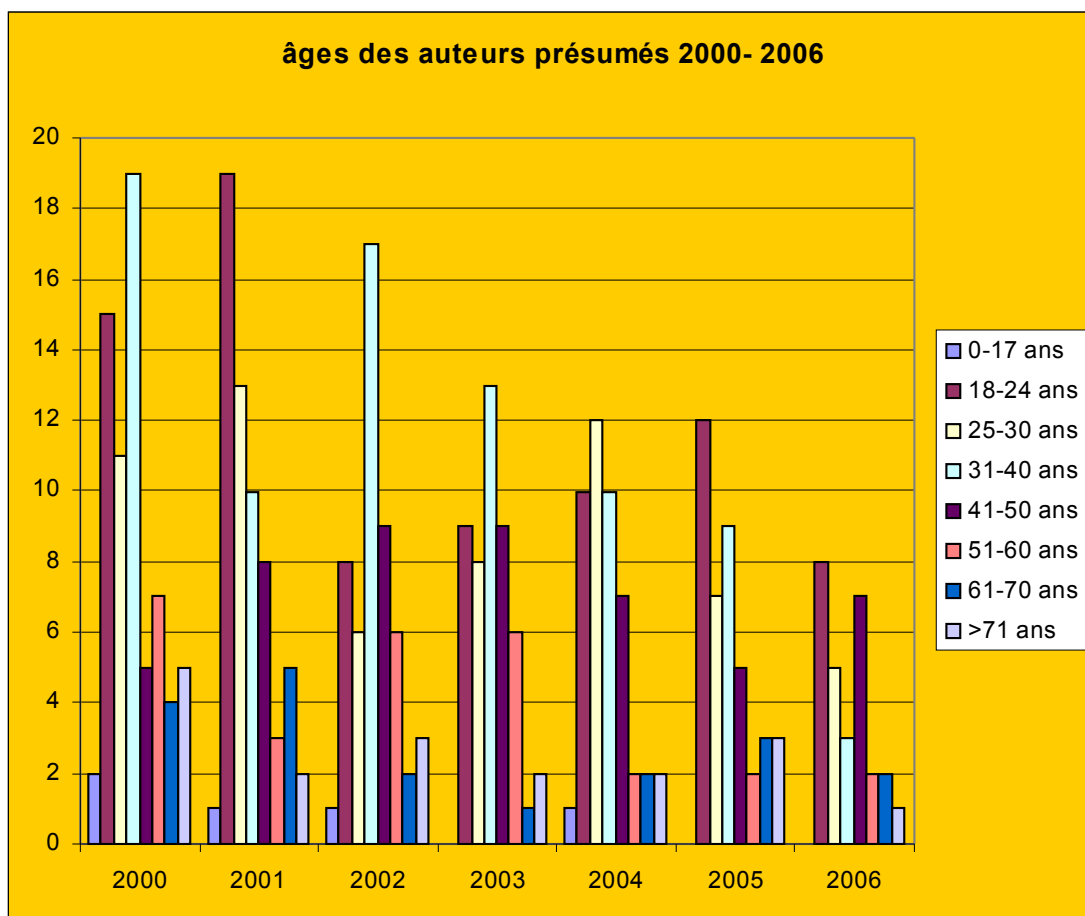
2006	2005	Catégorie usagers de la route
20	26	conducteurs de véhicules à 4 roues
4	10	passagers de véhicules à 4 roues
7	5	Motocyclistes
1	1	Passager
0	1	Cycliste
4	3	Piétons



Une légère hausse est à noter au niveau du nombre des piétons qui ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2006. En 2005 on comptait 3 piétons alors qu'en 2006 le nombre total des piétons impliqués dans un accident mortel est de 4. Quant aux cyclistes tués, force est de constater qu'aucun cycliste n'est décédé suite à un accident routier.

- 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 la part la plus importante parmi les auteurs des accidents mortels. Autre catégorie d'âge qui accuse une forte augmentation par rapport à 2005 est la tranche d'âge de 41 à 50.



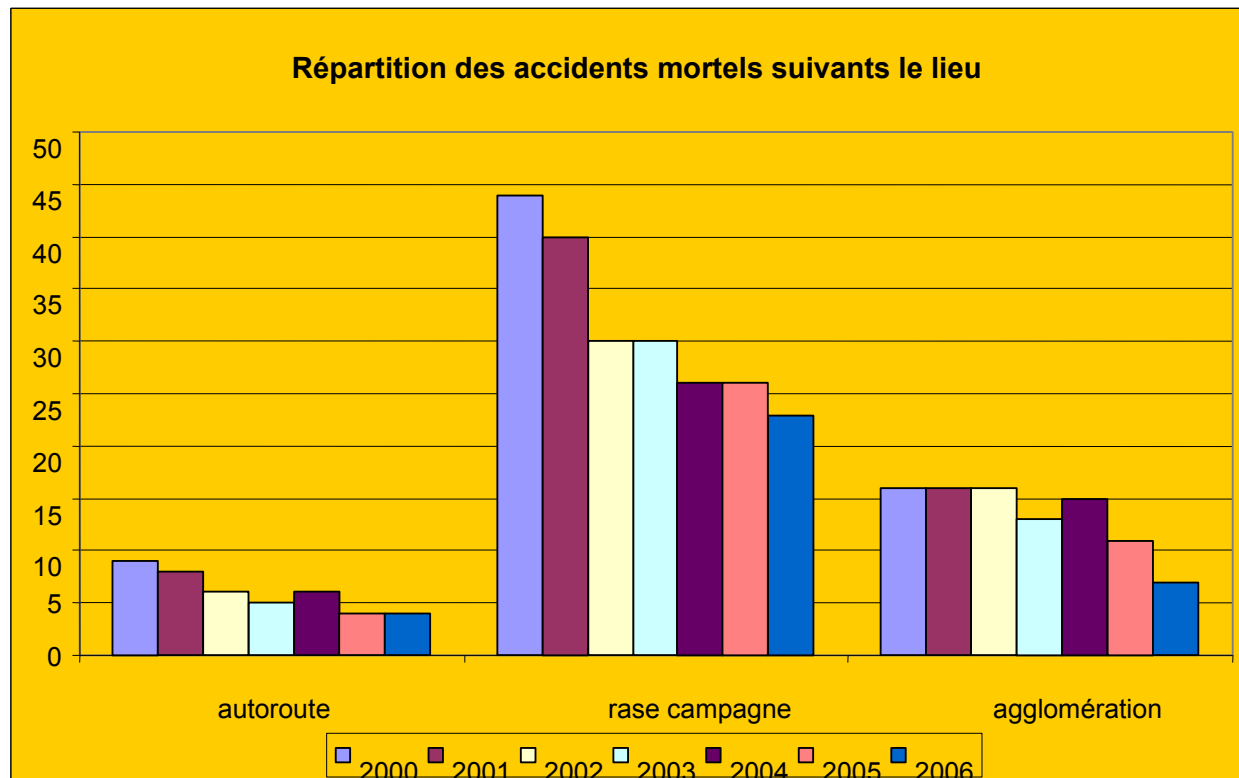
Parmi les auteurs présumés responsables des accidents mortels se trouvent 28 conducteurs de voitures, 2 chauffeurs de camions et 4 motocyclistes. Dans 21 des 34 accidents mortels l'auteur présumé a lui-même été tué.

Le tableau ci-contre donne un aperçu sur la nationalité des auteurs présumés des accidents mortels :

	Etrangers de passage	Frontaliers	Résidents au Luxembourg
L	0	1	12
F	2	1	1
B	2	0	1
D	1	0	0
P	0	0	2
I	0	0	1
NL	1	0	0
MK	0	0	1
Autres*	0	0	0
Total	6 (=17,6%)	2 (=5,9%)	17 (=50%)

23,5% des accidents mortels ont été causés par des conducteurs qui n'habitaient pas le Grand-Duché dont 5,9% par des frontaliers et 17,6% par des étrangers de passage. Ce constat peut être rapproché des données sur la délinquance routière que dégagent les statistiques sur le permis à points.

- *La répartition par catégorie de routes*



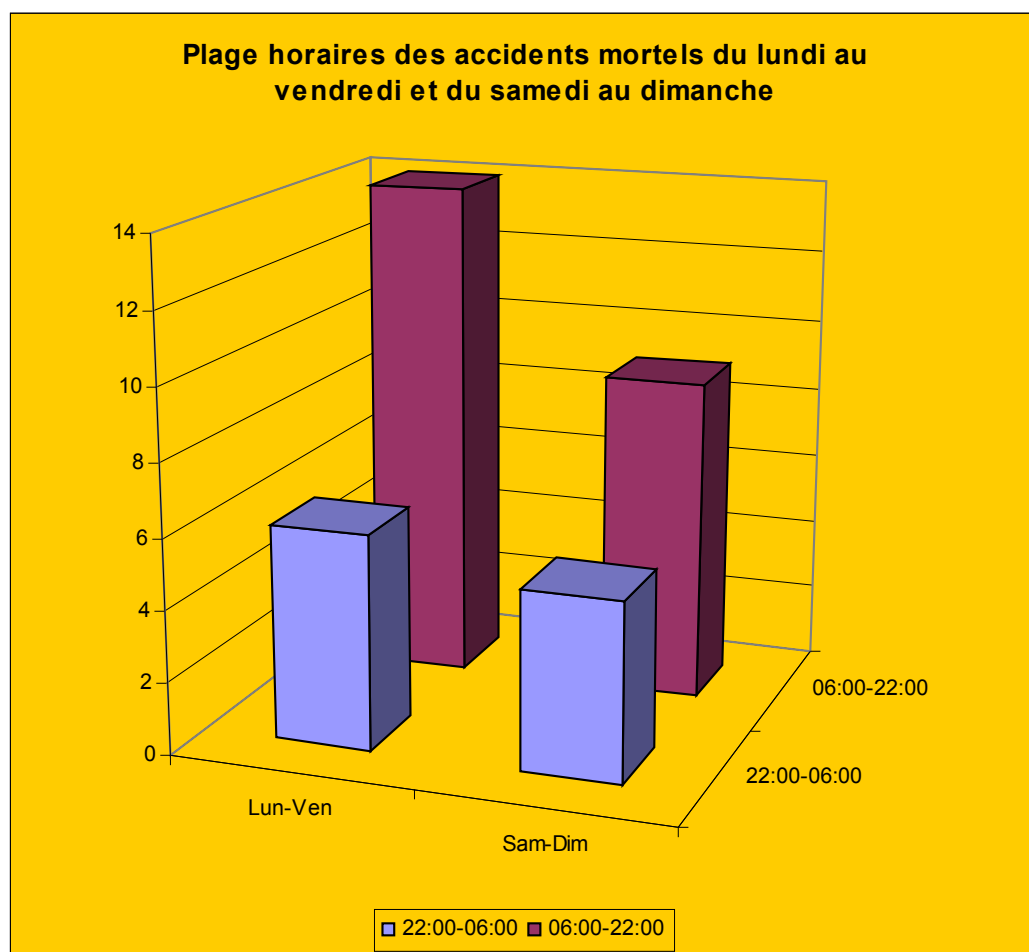
Le graphique qui précède montre que la part des accidents mortels sur les autoroutes en 2006 reste invariée 4 (4*). Une baisse 7(11*) peut être notée pour les accidents mortels survenus à l'intérieur

d'agglomération. Pour ce qui est des accidents mortels en rase campagne, leur part a régressé 23 (26*) par rapport à l'année passée.

- *La répartition dans le temps*

23 (30*) accidents mortels, sont survenus de jour (06.00 – 22.00), 11 (11*) ont eu lieu la nuit (22. 00h – 06.00h). Le fait qu'environ un tiers des déplacements ont lieu entre 20.30 et 6.30 heures et que les plages horaires “jour” s'étendent sur 16 heures, tandis que celles de la “nuit” seulement sur 8 heures, soulignent l'accidentologie accrue par temps d'obscurité.

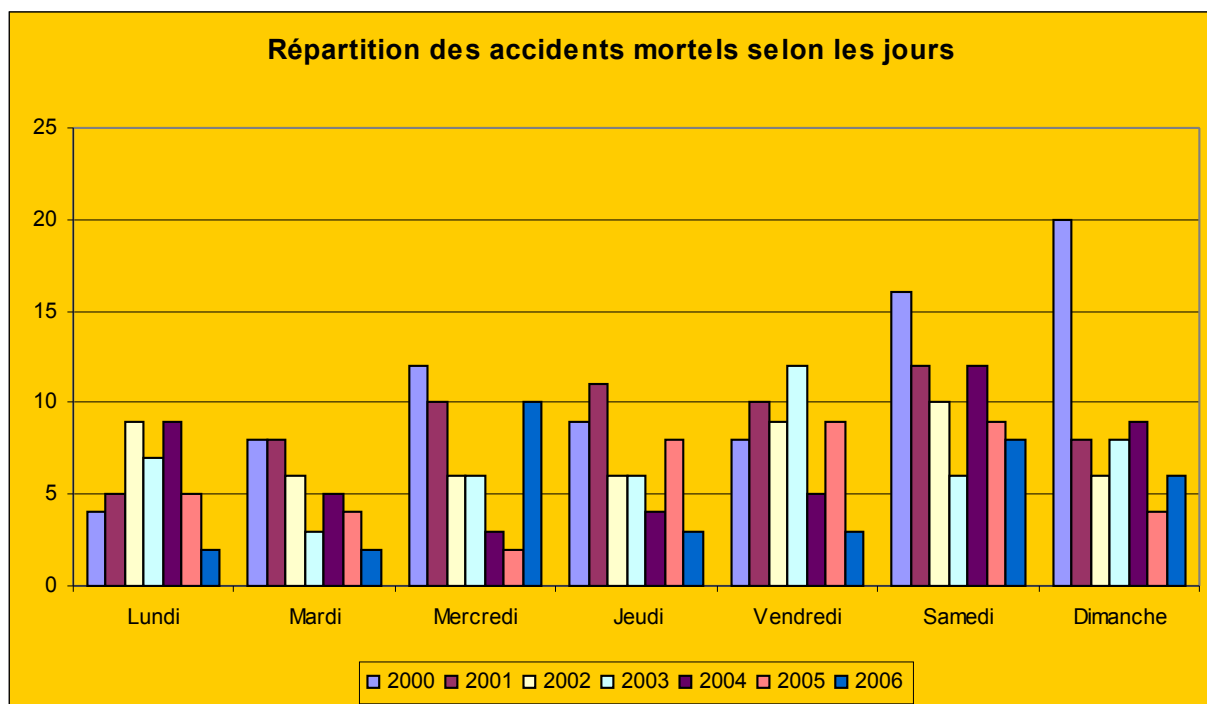
Du lundi au vendredi, 14 (23*) accidents mortels (41,2%) sont survenus de jour, tandis que 6 (5*) accidents ont eu lieu la nuit (17,6%).



En fin de semaine (samedi et dimanche) 9 des 34 (7 des 41¹) accidents mortels ont eu lieu de jour (entre 6.00h et 22.00h) et 5 (6 des 41*) ont eu lieu entre 22.00h et 06.00h.

¹ Valeurs en 2005.

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



Ce graphique montre une nette régression des accidents mortels du jeudi au vendredi et une baisse légère le samedi par rapport à l'année 2005. Si on compare le chiffre des accidents mortels qui ont eu lieu un dimanche alors on constate une hausse par rapport à 2005 6 (4*). Les indicateurs en début de semaine (lundi et mardi) sont eux aussi en baisse, tandis que le mercredi semble être un jour à haut risque 10 (2*).

En 2005 les accidents mortels se repartissent comme suit :

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2	2	10	3	3	8	6

- *Conditions météorologiques*

En 2006 5 (9*) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée humide et 16 (27*) sont survenus par temps sec. 1 accident mortel (2*) a eu lieu par temps de pluie et 3 accidents mortels ont été notés sur une chaussée verglacée. Pour 9 accidents les conditions météorologiques n'ont pas été communiquées.

- *Les causes présumées des accidents mortels*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
vitesse	25	25	23	21	19	19	10
alcool+vitesse	6	3	4	1	3	1	3
alcool	3	2	1	2	4	1	1
drogues	2	2	1	0	0	0	0
inattention, fatigue,	12	20	8	8	7	6	0
priorité	7	3	0	5	4	4	1
dépassement	3	1	4	4	2	3	1
aquaplaning	1	2	4	0	0	1	0
contresens	2	0	1	0	1	3	0
malaise	1	1	5	1	1	2	0
pneus lisses	0	0	0	0	0	0	2
verglas							3
autres	7	5	1	6	6	1	1

Le tableau montre que la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs. En 2006, 10 des 34 accidents mortels doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. 3 accidents mortels sont dus à l'alcool au volant (alcool ou l'alcool en association avec la vitesse). Dans 1 accident mortel la priorité n'a pas été respectée. Les fautes de dépassement (1), des pneus lisses (2) ainsi que le verglas (3) constituent d'autres causes d'accidents mortels en 2006.

- *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 2006.

	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
2006	24	22	6	9	9

En 2006, parmi les 9 des 24 tués qui ont été impliqués dans 22 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. En 2005, encore 10 (9 conducteurs et 1 passager avant) parmi les 36 victimes tuées qui auraient dû porter la ceinture ne l'avaient pas portée.

1.2. La formation et l'éducation routières

1.2.1. Campagnes de sensibilisation

En vue de réduire davantage les accidents graves et meurtriers, le Ministère des Transports a émis une recommandation en octobre 2006 appelant les automobilistes de conduire avec les feux de croisement allumés aussi le jour.

L'idée maîtresse de cette campagne, figuée avec le support de nombreux partenaires, tels que l'Automobile Club de Luxembourg (ACL), la Sécurité Routière asbl, le Centre de Formation pour conducteur (CFC), la Police grand-ducale, l'Association des Victimes de la Route (AVR) et la SNCT est l'effet de « *voir et être vu peut sauver des vies* ». Uniquement, si les automobilistes intériorisent ce réflexe d'allumer les feux de croisement le jour lors des mois d'automne et d'hiver quand les conditions météorologiques rendent la conduite dangereuse et la visibilité mauvaise, alors tous les usagers de la route, les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et finalement les automobilistes eux-mêmes, peuvent tirer un avantage de cette action.

En vue de faire passer cette recommandation auprès des automobilistes, le Ministère des Transports a publié un dépliant, rédigé en trois langues (allemand, français et portugais), avec les principales réponses et questions à cette recommandation et il a recouru à des affiches publiées au bord des routes ainsi qu'à la diffusion d'un spot radio pour promouvoir cette action.

1.2.2. 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.

1.2.2.1. 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 2006 à 10.055, par rapport à 10.283 demandes présentées en 2005, soit une réduction de 228 unités ou 2,22 %.

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

Catégorie	2002	2003	2004	2005	2006
A3	476	467	566	559	447
A1	56	48	82	89	65
A	965	1.016	860	800	808
B	6.709	5.635	6.834	7.045	7.042
EB	370	365	496	486	470
C1	0	0	1	1	1
C	151	145	187	553	493
C+E	474	309	486	175	184
D1	0	1	0	1	0
D	294	323	376	407	379
D+E	16	12	11	9	16
F	137	118	128	158	150
TOTAL	9.648	8.439	10.027	10.283	10.055

1.2.2.2. Les opérations administratives suivant leur nature et par catégorie de permis de conduire

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

En 2006, ce nombre a affiché une hausse assez sensible de 4,2 % :

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre	33.738	35.998	34.780	37.657	36.849	38.406
Évolution	+ 0.7 %	+ 6.2 %	- 3.1 %	+ 8.1 %	- 1.8 %	+ 4.2 %

La répartition de ces opérations se présente comme suit :

Catégorie	1 ^{ère} délivr.	Extension	Renouvell.	Transcript.	Duplicata	Total
	7.016	3.039	22.928	2.247	3.176	38.406
A3	446	1	629	29	184	1.289
A1	59	6	14	146	24	249
A	11	797	1.980	416	213	3.417
B	6.352	690	20.144	1.466	2.729	31.381
B+E	0	0	11	122	3	136
E (B)	0	470	1	28	2	501
C1	0	1	1	0	0	2
C	0	493	39	31	6	569
C+E	0	0	17	3	4	24
E (C)	0	184	7	2	2	195
D1	0	0	0	0	0	0
D	0	379	18	4	2	403
D+E	0	0	1	0	0	1
E (D)	0	16	0	0	0	16
F	148	2	66	0	7	223

Il y a lieu d'ajouter aux opérations ci-avant les demandes d'enregistrement des permis de conduire des ressortissants provenant d'un autre État membre de l'Espace Économique Européen, résidant au Luxembourg. Ce nombre 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, montre l'évolution des enregistrements de permis de conduire au cours des 3 dernières années ainsi que leur répartition selon le pays de délivrance:

Pays	2004	2005	2006
Autriche	8	13	21
Belgique	426	336	380
Chypre	0	0	2
Rép. tchèque	9	30	25
Allemagne	193	199	247
Danemark	7	22	40
Espagne	30	40	45
Estonie	3	17	7
France	383	390	399
Finlande	18	17	20
Liechtenstein	0	0	1
Royaume-Uni	51	55	130
Grèce	12	6	18
Hongrie	4	32	31
Italie	56	71	91
Irlande	3	3	2
Islande	10	10	22
Lituanie	14	23	12
Lettonie	7	12	9
Malte	2	10	5
Norvège	1	2	9
Pays-Bas	36	39	46
Portugal	677	634	723
Pologne	29	62	57

Pays	2004	2005	2006
Suède	12	31	22
Slovaquie	13	25	17
Slovénie	11	22	10
Total	2.016	2.101	2.391
Évolution	+ 5.4 %	+ 4.2 %	+ 13.8 %

L'élargissement de l'Union Européenne par 10 nouveaux États membres en date du 1^{er} mai 2004 paraît être à l'origine de l'augmentation progressive des demandes d'enregistrement.

1.2.2.3. Les examens théoriques

Sur un total de 14.019 examens théoriques passés en 2006, soit une moyenne de 1.168 examens par mois, 7.114 examens ou 50,7 % ont été réussis. Ce taux n'a pas changé par rapport à l'année 2005.

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

Examens théoriques par ordinateur (**Provit**)

2005			2006		
	TOTAL	Total %		TOTAL	Total %
Réussites	6.630	52,30	Réussites	6.720	51,60
Échoués	6.047	47,70	Échoués	6.293	48,40
Total	12.677		Total	13.013	

Examens théoriques **oral**

2005		
	TOTAL	%
Réussites	431	34.90
Échoués	804	65.10
Total	1.235	

2006		
	TOTAL	%
Réussites	394	39.20
Échoués	612	60.80
Total	1.006	

Examens théoriques **Provit + oral**

2005		
	TOTAL	%
Réussites	7.061	50.75
Échoués	6.851	49.25
Total global	13.912	

2006		
	TOTAL	%
Réussites	7.114	50.70
Échoués	6.905	49.30
Total global	14.019	

1.2.2.4. Les examens pratiques

En 2006, un total de 11.336 examens pratiques, toutes catégories confondues, ont été passés, ce qui, par rapport à 2005, représente une baisse de 2,9 %. Quant au taux de réussite moyen, celui-ci a accusé une légère régression de 59 % en 2005 à 56 % en 2006, par rapport à des taux respectifs de 56 % en 2004 et de seulement 50 % en 2003 et 2002.

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

Catégorie	Total		Admis	Recalés	
A	784	6,9 %	566	218	27,8 %
A1	92	0,8 %	55	37	40,2 %
B	8.794	77,7 %	4.508	4.286	48,7 %
EB	470	4,1 %	379	91	19,4 %
C	405	3,6 %	305	100	24,7 %
EC	216	1,9 %	165	51	23,6 %
D	400	3,5 %	221	179	44,8 %
DE	28	0,2 %	19	9	32,1 %
F	147	1,3 %	135	12	8,2 %
TOTAL	11.336	(100,0 %)	6.353	4.983	44,0 %

1.2.2.5. La conduite accompagnée

En 2006, le nombre de candidats au permis de conduire via le régime de la conduite accompagnée a affiché une forte augmentation, de 22,8 %, ceci nonobstant la baisse globale de 2,9 % du nombre des examens pratiques. Par ailleurs, le nombre des demandes visant un changement du régime d'apprentissage a augmenté dans la même proportion, en passant de 68 à 88.

Année	Nombre de demandes	Changement de régime
2003		
2004		
2005	1.686	68
2006	2.007	88

Le tableau ci-dessous reprend les résultats des examens pratiques sous le régime de la conduite accompagnée :

		Réussites			Échecs			Refus		
		2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Total	1 ^{er} essai	957	982	1.013	309	285	309	23	17	9
	2 ^{ème} essai	20	38	31	23	30	20	6	14	8

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

En 2006, le service a délivré 132 nouveaux certificats ADR et a procédé au renouvellement de 193 certificats venus à échéance et dont les titulaires ont suivi avec succès les cours de recyclage organisés en la matière par la Chambre de Commerce.

Au cours des dernières années, le nombre des certificats ADR délivrés a évolué comme suit :

Année	1 ^{ère} obtention		Renouvellement	
	Demandes	Délivrances	Demandes	Délivrances
2003		102		111
2004		143		307
2005	241	143	245	202
2006	204	132	222	193

1.2.2.7. La gestion des cartes à mémoire pour les tachygraphes digitaux

Depuis le mois de septembre 2005, le service a en outre repris la mission et la responsabilité pour la délivrance des cartes à mémoire électronique requises en vertu du Règlement communautaire N°2135/98 tant pour le calibrage et le paramétrage d'un tachygraphe numérique ('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'). La gestion de la base de données des titulaires de ces cartes ainsi que du processus de leur délivrance se fait à l'aide d'un système informatisé spécifique dénommé 'LUCIA' (LUXembourg Card Issuing Application).

La situation en matière de délivrance de cartes de tachygraphe se présente comme suit:

Année	TOTAL	Conducteur	Entreprise	Atelier	Contrôleur
2005	1.351	1.251	75	25	0
2006	2.936	2.476	350	32	78

1.2.2.8. Divers

Dans le respect et dans la continuation de sa politique traditionnelle, la Direction de la SNCT a maintenu également en 2006 son dialogue avec les organismes et groupements professionnels directement concernés par ses activités: FEGARLUX, ADAL, Groupement des Transporteurs, Fédération des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA), Fédération des sociétés de leasing et de location de véhicules (FLLV), Automobile Club, ACA, 'Letzebuerger 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.

1.2.2. Le contentieux lié au permis de conduire.

Parmi les outils qui contribuent à l'amélioration continue de la sécurité routière, il échet de mentionner la Commission spéciale et la Commission médicale des permis de conduire.

Ces deux commissions ne se substituent pas aux Cours et aux Tribunaux pour prendre des mesures en matière d'infractions ou de délits commis envers le Code de la Route, bien au contraire, elles sont complémentaires. Elles se distinguent encore essentiellement dans leur finalité : celle des instances judiciaires est principalement répressive, celle des commissions est plutôt préventive et a encore pour but d'assurer des suivis visant à enrayer au mieux toute récidive quelconque portant atteinte à la sécurité routière, à la vie humaine.

Le législateur a par conséquent instauré ces commissions pour participer à la sécurité routière. Il est indéniable que ces commissions permettent d'émettre des avis soumis au ministre des Transports en vue de prendre des décisions visant à réduire des accidents graves ou bénins. En outre elles permettent de rappeler sans relâche les règles élémentaires d'une conduite responsable et respectueuse des lois.

1.2.2.1. *La Commission spéciale des permis de conduire*

Au niveau de la Commission spéciale des permis de conduire, le tableau synoptique ci-dessous donne une vue d'ensemble de l'évolution de ses activités au cours des sept dernières années.

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire :

A n n é e	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de séances	163	152	174	138	138	144	106
Personnes convoquées, dont stagiaires	483 81	610 136	698 140	528 100	531 81	539 64	407 21
Retraits du permis de conduire, dont stagiaires	76 7	99 14	112 21	115 17	127 16	97 12	44 3
Suspensions du droit de conduire	0	0	0	2	0	0	1
Refus de délivrance ou de renouvellement	14	22	17	16	29	45	43
Restrictions du droit de conduire	202	218	221	131	130	116	75
Restitutions intégrales du permis	34	23	42	67	90	98	83
Restitutions partielles du permis	54	71	61	39	49	60	91
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	42	45	44	33	29	6	2
6 mois	1	2	4	1	1	0	0
9 mois	1	0	0	0	0	0	0
12 mois	14	20	13	10	12	2	2
15 mois	0	2	4	2	0	0	0
18 mois	8	13	10	7	2	2	0
24 mois	18	8	13	13	14	2	0

Il résulte du tableau ci-dessus que l'activité des séances de la Commission spéciale baisse continuellement depuis 2003. En 2006 son activité équivaut grosso modo à celle des années 1994/1995. Cette baisse s'explique principalement en raison de deux facteurs :

a) l'instauration du système du permis à points et b) la refonte de la période de stage.

a) Depuis le 1^{er} novembre 2002, le ministre des Transports dispose d'un outil supplémentaire en matière de sécurité routière : le permis à points (cf. : section permis à points) qui a fortement délesté la Commission spéciale.

En effet, lors d'une suspension du droit de conduire, résultant de la perte intégrale des points, il devient superflu de convoquer la personne concernée devant la Commission spéciale, une deuxième mesure étant sans effet. Par contre l'inverse demeure possible et a pour but de sensibiliser davantage encore le chauffeur souvent insouciant.

Pour 2006, le nombre de retraits administratifs s'élève à 44 unités.

Le nombre de restitutions intégrales ou partielles du permis de conduire connaît un accroissement depuis plusieurs années. Cette situation résulte principalement du fait que des mainlevées sont accordées dans des cas où l'intéressé bénéficie de grâces souveraines ou dont des interdictions de conduire judiciaires viennent à terme, mais dont les dernières infractions sont antérieures à plus de 3 ans.

Il va sans dire que le service contentieux surveille de près ces cas particuliers, notamment par le biais d'enquêtes de contrôle effectuées régulièrement.

b) Le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, a apporté des assouplissements en matière de période de stage. Dès lors les mesures envers stagiaires tendent à disparaître de ce volet du contentieux mais réapparaissent pour des infractions moyennes et graves au niveau du système du permis à points.

Pour mémoire, dans les années 1990 ce sont annuellement 200 stagiaires qui ont comparu devant la Commission spéciale.

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

Les dossiers révélant des problèmes de drogue et d'alcool augmentent quant à eux de façon continue. 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 pris sur base d'un avis émis par la Commission spéciale s'élève à 527 (416 en 2005) y non compris les arrêtés de suspension en matière de permis à points. Outre les avis rédigés pour les personnes qui ont été convoquées devant la Commission spéciale, il convient d'y rajouter 138 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 entre 3.000 et 5.000 interdictions sont saisies par le service permis à points et par le service contentieux. (2.868 en 1999, 3.234 en 2000, 3.582 en 2001, 3.402 en 2002, 3.586 en 2003, 3.823 en 2004, 5.035 en 2005).

En 2006, 4.913 jugements ont été enregistrés et traités en vue d'une mesure administrative éventuelle. Il en est de même des centaines de procès-verbaux dressés par les forces de l'ordre, les tickets retirés des carnets de stage et des cas signalés par le Procureur d'État.

En plus, en cas d'interdiction partielle les données afférentes doivent être saisies sur ordinateur et un permis à validité réduite doit être émis par le service du contentieux.

Enfin, pour être complet, il importe de savoir que le Service contentieux fait procéder à environ 1.000 enquêtes par an (1.047 en 2005, 1.099 en 2006), 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 d'éviter un maximum de récidives. Ce chiffre s'élevait à 961 pour l'année 2005 et à 1042 pour 2006.

Enfin le service contentieux a évalué quelque 12.200 extraits de casiers judiciaires, que ce soit pour une première demande en obtention, une conduite accompagnée, une extension ou une transcription du permis de conduire.

1.2.2.2. La Commission médicale

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

Ainsi, pour l'année 2006 plus de 1.000 personnes ont été convoquées lors de plus de 250 séances et près de 6.900 dossiers ont été examinés. Par ailleurs, l'examineur en chef a procédé à 123 examens de contrôle pratique pour contrôler 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 cinq dernières années :

Activités de la Commission médicale.

Statistiques générales	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de séances	262	238	252	250	257
Nombre de personnes convoquées	1.199	1.004	1.099	1.039	1.085
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	2.969	3.057	3.012	3.533	3.936
Dossiers soumis à la Commission médicale					
Nombre total de dossiers	5.259	5.634	6.329	6.694	6.891
dont Première obtention d'un permis	242	193	189	222	223
Extension de catégorie du permis	75	74	27	47	69
Transcription d'un permis	42	17	16	24	20
Renouvellement d'un permis	2.654	2.732	2.946	2.582	2.373
Dispense du port de la ceinture de sécurité	13	12	16	14	12
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc)	72	85	71	116	86
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	651	823	1.211	1.825	1.852
Réexamens périodiques	1.470	1.678	1.793	1.765	2.206
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	40	20	60	99	50
Dossiers avisés par la Commission médicale					
Notés pour réexamen périodique	2.463	2.359	2.717	2.765	3.049
Classés	2.483	2.756	2.758	2.359	2.899
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	236	180	239	217	225
Dont renonciation volontaire de la part du titulaire	99	103	136	122	123
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	39	37	46	55	37
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	135	70	107	89	84
Restriction quant à l'usage du permis (p.ex. trajets particuliers, ...)	15	13	11	4	20
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagement particulier du véhicule	6	0	2	1	2
Mainlevées partielles et restitutions, données disponibles pour 2006 :					50

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une progression croissante 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 et 1852 unités en 2006.

Dans le cadre du transfert des compétences en matière de permis de conduire, il convient toutefois de noter que les services du Ministère des Transports ont également examiné un total de 35.230 certificats médicaux (33.204 en 2005) 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 environ 400 certificats médicaux établis par les ophtalmologues réclamés à des conducteurs de poids lourds.

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 2006, 541 (409 en 2005) arrêtés ministériels ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 50 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire.

Si la Commission médicale connaît encore toujours une nette augmentation de dossiers à traiter, ce phénomène est toujours principalement dû à deux catégories détenteurs du permis de conduire :

1. les jeunes, dont la consommation de drogues, même dites douces, nécessitent un suivi de très près, de par des screenings toxicologiques et rapports médicaux demandés ;
2. les personnes de plus de soixante ans, qui présentent des pathologies liées principalement à l'âge : notamment cardiaques, diminution de l'acuité visuelle, diabète, handicaps 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, âgées, malades ou affaiblies, tout en s'assurant qu'elles ne présentent pas de risques pour les autres usagers de la route.

Dans ce contexte, les tests pratiques effectués par l'examineur en chef permettent d'évaluer de façon précise l'aptitude à conduire de ces personnes.

En 2006 ce sont 123 personnes qui ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore valable. Quelque 100 personnes supplémentaires ont renoncé à faire aboutir le renouvellement de leur permis de conduire pour des raisons médicales.

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

De mars 2004 et jusqu'à fin 2006 la Commission médicale a participé intensivement au projet lancé par la CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) sous l'égide de l'Union européenne.

La Commission européenne a en effet lancé une étude, confiée à la CIECA, 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.

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 ont participé activement à cette étude.

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 ont été terminés en 2006. Toutes les données récoltées vont être analysées et comparées par l'Union européenne avec des études similaires menées dans des contextes semblables.

1.2.3. Les cartes de stationnement pour handicapés.

Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, a pu au cours de l'année 2006 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.

Si la Commission médicale vérifie et évalue les conditions de délivrance pour les cartes de stationnement pour des personnes handicapées, elle vérifie en même temps l'aptitude à conduire des personnes titulaires d'un permis de conduire en cours de validité.

Les personnes qui ne disposent plus ou pas de permis de conduire sont examinées directement dans les locaux de l'Administration du contrôle médical. La procédure administrative préalable et la délivrance d'une carte ou son refus sont effectuées par le Service contentieux.

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

	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de demandes dont	1.736	1.335	1.558	1.884	1.910
Nouvelles demandes	827	727	986	981	979
En renouvellement	899	593	538	541	556
Duplicata	10	15	34	28	42
Refus	548	284	251	242	258
Convocations au contrôle médical	107	105	77	92	75
Total des cartes en circulation * au 31 décembre :	4.474	4.642	5.006	5.509	5.456
Total des cartes « Institutions »	12	24	31	51	14
En circulation au 31.12.				130	118

* 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, 51 en 2005 et 14 en 2006.

Pour ce qui est du nombre de cartes « institutions » en circulation, celui-ci a sensiblement baissé en 2006. En effet certains établissements n'ont pas demandé le renouvellement de leurs cartes faute d'en faire usage.

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 qu'elles ne présentent pas de handicap réel.

1.2.4. Examens théoriques « apprenti-instructeur » et agréments.

Dans les attributions du « Service Contentieux », il convient pour finir de relever que le service a convoqué en 2006 un total de 40 candidats « apprenti-instructeur », contre 53 en 2005.

De ces 40 candidats, 6 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 18 ont échoué, 1 a été refusé et 15 personnes ne se sont pas présentées aux épreuves.

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

Il incombe encore au service de délivrer et de renouveler les agréments pour les apprentis-instructeurs et les instructeurs. En 2006 ce sont 61 agréments qui ont ainsi été délivrés.

1.2.5. Projets futurs

1.2.5.1. Outil informatique

Le C.I.E. (Centre informatique de l'État) a lancé un vaste chantier en vue de remplacer le système informatique (software) actuel du volet permis de conduire. Le but principal réside en une simplification, une adaptation et une accélération des procédés actuels. Le nouveau système permettra une personnalisation et une simplification accrue des écrits réalisés par le C.I.E. Le nouveau système devrait être opérationnel fin 2007- début 2008.

1.2.5.2. Amélioration des relations avec les usagers

En 2004 le service a relancé la réforme en matière de simplification administrative pour les usagers, telle que préconisée par le ministère de la Fonction publique et de la Réforme administrative. Une grande partie des écrits (lettres, arrêtés ministériels) ont connu une cure de jouvence sans pour autant dénaturer le sens juridique de ces écrits. Dans les années à venir et grâce aux nouvelles technologies informatiques précitées, la communication avec les usagers sera encore améliorée.

1.2.6. Statistiques « Permis à points »*

Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006, 54.709 points ont été retirés à 17.480 titulaires d'un permis de conduire (*récidivistes compris*). Les chiffres précités incluent les points déduits sur base d'avertissements taxés et/ou de condamnations judiciaires.

1.2.6.1. *Les avertissements taxés*

Au courant de l'année 2006, les forces de l'ordre ont établi 21.717 avertissements taxés (22.336 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 38.846 points.

A l'instar des années précédentes, force est de constater que plus de la moitié des avertissements taxés donnant lieu à un retrait de points ont trait à des dépassements de la limitation de la vitesse (22.094 points – ce qui correspond à 56,88%).

Depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002, quelques 54.011** personnes*, ont fait l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, 21.630** (40%) personnes sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non résidents confondus, tandis que 32.648** (60%) personnes sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

1.2.6.2. *Les condamnations judiciaires*

Les tribunaux luxembourgeois ont prononcé 4.913 condamnations à l'encontre de 4.213 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 15.863 points.

Le détail des infractions se présente comme suit :

-alcool	6.750 points (42,55%)
-vitesse	4.944 points (31,16%)
-défaut d'assurance	1.048 points (6,61%)
-délit de fuite	884 points (5,57%)
-autres	2.237 points (14,11%)

1.2.6.3. *Les points*

Du total de 54.709 points (*avertissements taxé et jugements*) qui ont été déduits pendant l'année 2006, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent quelque 27.038 points, soit 49,42%. Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 5.914 points, ce qui équivaut à 10,81%.

1.2.6.4. *Les capitaux de points*

La situation des 73.473 personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 a évolué comme suit :

Situation 31/12/06	Situation 31/12/05	Situation 31/12/04	Situation 31/12/03			
Total : 73.473	Total : 55.993	Total : 36.337	Total : 15.793			

* les personnes dont les points ont été restitués ne sont plus considérées.

** Cette différence résulte du double emploi en cas de transcription ou échange d'un permis de conduire, voire changement de résidence de l'étranger vers le Grand-Duché de Luxembourg ou vice versa.

11.107	941	10	3	personnes détennent	12 points	(Réinitialisation du capital après respectivement 3 ans sans nouvelle infraction, après suspension de 12 mois ou après avoir participé à un cours facultatif au CFC.)
9.250	8.821	6.424	2.993	personnes détennent	11 points	
35.377	33.232	22.917.	10.706	personnes détennent	10 points	
3.309	2.828	1.817	769	personnes détennent	9 points	
8.545	6.435	3.487	1.012	personnes détennent	8 points	
1.329	941	448	99	personnes détennent	7 points	
1.964	1.228	543	90	personnes détennent	6 points	
544	297	95	17	personnes détennent	5 points	
1.279	827	424	94	personnes détennent	4 points	
219	104	40	4	personnes détennent	3 points	
231	140	47	3	personnes détennent	2 points	
68	37	11	1	personnes détennent	1 point	
251	162	74	2	personnes détennent	0 points	<i>Suspension du permis de conduire 12 mois !</i>

Pendant l'année 2006, 156 personnes ont épuisé leur total de 12 points tandis que le droit de conduire a été restitué à 60 personnes à l'échéance des 12 mois de suspension.

Des 14.544 personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant la période du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2005, 10.165 personnes (69,89%) ont fait l'objet d'une reconstitution intégrale de leur capital de points, après trois ans sans avoir commis de nouvelle infraction en matière de permis à points.

1.2.6.5. Les récidivistes

Le nombre des récidivistes a évolué comme suit :

Nombre de récidivistes au 31/12/2006	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
9.399	6.738	3.439	764	à 2 reprises
2.499	1.460	518	71	à 3 reprises
764	370	96	8	à 4 reprises
339	137	36	1	à 5 reprises

1.2.6.6. Les permis de conduire étrangers

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé ou à un jugement pendant la période du 1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2006, 8.223 sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, ce qui équivaut à 47,00% du nombre total de personnes concernées.

Nombre total :	8.223
Dont France :	2.302
Dont Belgique :	2.645
Dont Allemagne :	1.604
Dont Portugal :	689
Dont Italie :	130
Dont Pays-Bas :	187
Dont Grande-Bretagne :	79
Dont Espagne :	31
Dont Suède :	26
Dont Autriche :	25
Dont Irlande :	5
Dont Danemark :	21
Dont Grèce :	17
Dont Etats-Unis d'Amérique :	41
Dont Pologne :	38
Dont anciens pays de l'Ex-Yougoslavie :	11
Dont Roumanie :	3
Dont Suisse :	20
Dont Lituanie :	10
Dont Russie :	2
Autres :	136

Au courant de l'année 2006, 31.305 courriers d'information ont été envoyés suite à un retrait de points, dont 6.887 (22,00%) lettres à destination d'adresses étrangères

1.2.7 La coopération du Centre de Formation pour Conducteurs

Le Centre de Formation pour Conducteurs a fêté son 10^{ème} anniversaire en 2006. Depuis son ouverture le 12 juin 1996, il a accueilli 56.731 conducteurs et conductrices en formation complémentaire obligatoire et 27.683 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement facultatif.

En 2006, les cours de formation se sont répartis comme suit:

	2005	2006	%
Catégorie A	671	562	- 16 %
Catégorie B	4.420	4.785	+ 8 %
Police	55	73	+ 33 %
Armée	125	88	- 30 %
Camions et Bus	406	253	- 38 %
Volontaires et sociétés, événements	1.904	2.377	+ 25 %
Total :	7.581	8.138	+ 7 %

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.

1.2.7.1 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'Éducation nationale et de la Formation professionnelle, a été dispensé en 2006 dans 167 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 41 communes du pays.

1.2.7.2 Mobilité et Sécurité sur la Route (MSR)

Dans le cadre du programme éducatif « Mobilité et Sécurité sur la Route », initié par le Ministère de l'Éducation nationale et de la Formation professionnelle en collaboration avec le Ministère des Transports est destiné aux élèves des classes de 5ème et de 3ème ainsi que de 9ème et de 11ème de respectivement l'enseignement secondaire classique et technique, le Centre de Formation a contribué au développement et à la mise en place des fiches pédagogiques transdisciplinaires traitées dans la partie théorique dudit programme. Un événement comportant une partie théorique et une partie pratique a été organisé par le centre dans 27 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.

1.2.7.3 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 les psychologues diplômés du LGIPA, 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.

La partie théorique consiste dans l'éducation objective (psychoéducation), l'analyse du comportement et l'analyse des infractions (analyse des causes et conséquences). Ce volet théorique, qui mène à une discussion ouverte avec un psychologue et psychothérapeute conduisent à de nouveaux progrès au niveau de la théorie de la connaissance et à des voies concrètes menant à un changement du comportement et de l'attitude.

La partie pratique du programme comprend, entre autres, des explications pédagogiques, des exercices et des projections 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 2006, 260 (190 en 2005) 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 2006 pour 64 participants (32 en 2005) ayant fait l'objet d'une suspension de leur droit de conduire.

1.2.7.4 Stages pour Seniors

Suite au grand nombre de victimes âgées dans la circulation et après avoir étudié les besoins de cette catégorie de 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, ont développé des stages adaptés aux besoins des seniors.

1.2.7.5. 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 2006, lors de l'audit de re-certification la conformité et l'application du système de management de la qualité ont été confirmées et l'importance des messages communiqués et la qualité des stages dispensés ont été soulignées.

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)	2002	2003	2004	2005	2006
Voiture particulière	213.177	212.472	212.063	211.567	210.986
Voiture commerciale	69.256	76.597	84.087	92.927	101.570
véhicule utilitaire	4.812	4.329	3.609	2.771	2.162
autobus / autocar	1.176	1.227	1.270	1.340	1.380
camionnette	17.459	18.070	18.803	19.712	20.576
Camion	5.232	5.260	5.173	5.151	5.179
tracteur routier	4.262	4.599	4.450	4.725	4.980
véhicule spécial	2.132	2.236	2.295	2.372	2.418
tracteur agricole	12.600	12.950	13.499	13.849	14.069
machine agricole	1.489	1.558	1.157	1.136	1.124
Autre véhicule automoteur	5.643	5.821	6.173	6.343	6.578
cyclomoteur	22.030	22.579	23.008	23.471	24.029
motocycle	12.671	13.380	13.901	14.268	14.609
Tricycle	31	68	75	86	95
quadricycle	55	150	359	552	798
quadricycle léger	26	44	60	65	72
remorque (pour marchandises)	15.878	16.444	17.068	17.660	18.293
Semi-remorque	3.310	3.404	3.594	3.751	4.035
Autre remorque	3.500	3.553	3.520	3.520	3.522
TOTAL	394.739	404.741	414.164	425.266	436.475

Alors qu'on s'attend depuis des années déjà que le parc automobile national atteigne une certaine limite de saturation, ce parc n'a néanmoins pas cessé d'afficher, au cours des dernières années, une **croissance continue** comme suit:

Année	Total du parc	Évolution
2000	376.341	+ 3,9 %
2001	385.120	+ 2,3 %
2002	394.739	+ 2,5 %
2003	404.741	+ 2,5 %
2004	414.164	+ 2,3 %
2005	425.266	+ 2,7 %
2006	436.475	+ 2,6 %

Au 31 décembre 2006, le parc national des véhicules routiers avait ainsi encore augmenté de 2,6 % par rapport à son état au 31 décembre 2005. Eu égard à l'évolution dudit parc au cours des six dernières années, une croissance annuelle de l'ordre de 2,5 % paraît s'établir comme un standard.

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. Le contrôle technique

En 2006, 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 367.131 contrôles, dont 48.917 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 %
2006	367.131	+ 0,55 %	48.917	13,3 %

Après l'évolution négative du nombre des contrôles techniques entre 2004 et 2005, l'année 2006 s'est à nouveau caractérisée par une évolution (légèrement) positive, même si celle-ci reste encore très modeste (+ 0,55 %) et que le nombre de contrôles en 2006 n'atteint toujours pas le niveau record de l'année 2004.

L'évolution des dernières années, à première vue quelque peu paradoxale, au vu tout particulièrement de la croissance continue du parc national des véhicules routiers durant ces mêmes années, trouve toutefois une explication dans le fait que le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004, ayant modifié le règlement grand-ducal de base du contrôle technique du 27 janvier 2001, a changé - d'une manière plus ou moins importante - certaines règles traditionnelles du contrôle technique. Ce règlement a e.a. introduit l'extension de la fréquence de contrôle de un à deux ans pour les remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg ainsi que 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 certificat technique ayant été délivré au propriétaire antérieur du véhicule reste toujours en cours de validité.

Vu que sur les 43.542 véhicules d'occasion pour lesquels un dossier de transcription a été présenté en 2006 seulement 24.704 véhicules (soit 56.7 %) ont effectivement été soumis au contrôle technique, 18.838 véhicules ont ainsi été 'perdus' pour le contrôle technique en 2006. Sans le phénomène décrit ci-avant, le nombre des contrôles techniques effectués en 2006 aurait connu une hausse de 20.837 unités, soit de 5,71 %.

Les trois dernières années, le nombre des contrôles techniques et les taux de rejet afférents ont évolué comme suit:

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
Nombre total de contrôles	369.231	365.132	367.131

Contrôles suivant le site

Centre (Sandweiler)	189.160	51,1 %	181.772	49,8 %	179.768	49,1 %
Sud (Esch)	118.886	32,2 %	114.949	31,5 %	113.235	30,8 %
Nord (Wilwerwiltz)	41.215	11,2 %	40.932	11,2 %	42.364	11,5 %
Contrôle externe (véh. légers)	10.166	2,8 %	17.241	4,7 %	19.980	5,4 %
Contrôle externe (véh. lourds)	9.804	2,7 %	10.238	2,8 %	11.784	3,2 %

	<u>2004</u>		<u>2005</u>		<u>2006</u>	
Nombre total de contrôles	369.231		365.132		367.131	
<u>Contrôles svt le type d'opération</u>						
Nouvelles immatriculations	57.876	15,8 %	58.608	16,1 %	61.292	16,7 %
Changement de propriétaire	44.478	12,0 %	34.430	9,4 %	30.825	8,4 %
Importations (véh. d'occasion)	14.145	3,8 %	15.117	4,1 %	15.642	4,3 %
Contrôles périodiques	252.732	68,4 %	256.977	70,4 %	259.372	70,6 %
Taux de rejet (TR) global	12,7 %		15,0 %		15,4 %	
Nouvelles immatriculations	2,7 %		1,8 %		1,7 %	
Changement de propriétaire	21,9 %		23,3 %		24,8 %	
Importations (véh. d'occasion)	29,9 %		29,6 %		28,9 %	
Contrôles périodiques	15,6 %		16,5 %		17,3 %	

Alors que le taux de rejet global était resté assez stable pendant les années de 2000 à 2004, avec en général une fluctuation autour de 13 %, ce taux a connu en 2005 une progression assez importante pour atteindre 15 %, taux confirmé en 2006. Une analyse sommaire des données disponibles paraît révéler que la hausse du taux de rejet global depuis 2004 est la conséquence, d'une part, d'une légère hausse de l'âge moyen des véhicules routiers en circulation et, d'autre part, d'un changement d'attitude auprès des propriétaires des véhicules, qui paraissent préférer la réparation 'a posteriori' des défauts constatés lors du contrôle technique de leur véhicule plutôt que la soumission de ce véhicule à une révision d'entretien préalable à son passage au contrôle technique.

Le taux de rejet peu important et en outre sensiblement décroissant par rapport aux années antérieures pour les véhicules nouvellement immatriculés (1,7 %) confirme le bien-fondé de la nouvelle réglementation de 2004 en ce que pour les véhicules neufs un contrôle de conformité, d'une envergure réduite, est venu se substituer au contrôle technique complet qui depuis un certain temps avait apparu comme disproportionné d'un point de vue coût/efficacité.

Les déficiences graves, sanctionnées 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	29 %	34 %
Éclairage / Signalisation	9 %	12 %
Direction / Suspension	6 %	8 %
Pneumatiques / Jantes	21 %	22 %
Châssis / Carrosserie	5 %	3 %
Moteur (émissions, bruit)	22 %	8 %
Tachygraphe	-----	4 %
Autres	8 %	9 %

Depuis des années on constate que la distribution des déficiences 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		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Centre (Sandweiler)	35,1	34,1	35,0	10,7	11,2	11,6
Sud (Esch)	32,5	30,1	30,3	13,4	13,6	14,1
Nord (Wilwerwiltz)	33,7	32,9	34,4	9,8	11,6	12,1
Contrôle externe	38,9	41,4	40,2	11,5	10,6	10,1
TOTAL	34,2	32,9	33,6	11,6	11,7	11,8

En analysant ou en comparant les taux de productivité aux différents centres de contrôle, il faut toujours se rappeler 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 en fait 'dicté' voire imposé à la SNCT par sa clientèle et il reste pour une grande partie hors du contrôle de la SNCT et de ses inspecteurs.

On peut considérer qu'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 affiché 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 pour le contrôle externe des véhicules légers s'explique du fait que la majorité de ces véhicules, contrôlés 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 restreinte - requiert évidemment moins de temps que le contrôle d'un véhicule ayant déjà atteint un certain âge.

1.3.3. Le contrôle technique routier

En 2006, la SNCT a participé à 9 contrôles techniques routiers (contre 27 contrôles en 2005) organisés sous la responsabilité du service 'Contrôle' de l'Administration des Douanes et Accises.

La réduction du nombre de contrôles par rapport à l'année précédente s'explique par le fait que ces contrôles ont délibérément été limités en 2006, alors que la nouvelle unité d'inspection mobile n'a pu être mise en service qu'au mois d'octobre 2006. Cette unité allant être mise au point de façon définitive au cours de la période hivernale 2006-2007, la fréquence des contrôles routiers pourra alors en 2007 être portée à la quarantaine qui avait été retenue comme objectif annuel en la matière.

N°	Lieu	Date	Véhicules contrôlés	Véhicules conformes	Non-conf. mineure	Non-conf. majeure	LUX	Autres pays
1	Sandweiler	12/02/2006	12	3	7	2	0	2
2	Sandweiler	22/07/2006	15	8	6	1	0	1
3	Sandweiler	25/07/2006	3	0	0	3	1	2
4	Sandweiler	30/07/2006	12	6	3	3	0	3
5	Hesperange	22/11/2006	16	8	5	3	0	3
6	Gasperich	29/11/2006	12	3	5	4	2	2
7	Sandweiler	29/09/2006	3	0	1	2	0	2
8	Sterpenich	18/10/2006	9	6	2	1	0	1
9	Gasperich	30/11/2006	16	3	8	5	0	5
TOTAL			98	37	37	24	3	21

Il est fort surprenant sinon effrayant de constater que sur les 98 véhicules (lourds) contrôlés sur les routes du Grand-Duché, seuls 37 véhicules (soit 37,8 %) ont été entièrement conformes aux exigences techniques réglementaires, alors que 24 véhicules (soit 24,5 %) ont présenté des défauts ou des non-conformités majeures qui, lors d'un contrôle technique 'classique', auraient engendré le rejet des véhicules en question.

Les résultats bruts relatifs aux contrôles routiers effectués au Luxembourg ne sont dès lors guère rassurants, bien au contraire. Ils ne font par ailleurs que cimenter la nécessité impérieuse et prouver 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.

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

En 2006, le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est élevé à 116.565 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 %
2006	116.565	+ 3,2 %

La progression en 2006 du nombre total des opérations d'immatriculation (+ 3,2 %) est essentiellement une conséquence de la hausse particulièrement importante du nombre de véhicules neufs vendus au Luxembourg, ce nombre ayant passé de 48.259 unités en 2005 à 51.091 unités en 2006, soit une hausse de 5,87 %.

Les trois dernières années, le nombre des opérations d'immatriculation a évolué comme suit :

	2004		2005		2006	
<i>Nombre total d'opérations</i>	110.775		112.970		116.565	
Nouvelles immatriculations	48.927	44,2 %	48.259	42,7 %	51.091	43,8 %
Importations (véh. neufs)	7.672	6,9 %	9.318	8,2 %	9.360	8,0 %
Changement de propriétaire	42.919	38,7 %	43.331	38,4 %	43.542	37,4 %
Importations (véh. d'occasion)	11.257	10,2 %	12.062	10,7 %	12.572	10,8 %

Nonobstant la hausse en 2005 de 3,2 % du nombre total des opérations d'immatriculation, la SNCT n'a éprouvé aucune difficulté pour malgré tout maintenir la qualité de ses services en matière de l'immatriculation des véhicules intacts et garanties au niveau confirmé des années antérieures.

Alors que les utilisateurs du système informatisé LUVIS ('*Luxembourg Vehicle Information System* '), à savoir la SNCT, le CIE, les administrations publiques, le milieu professionnel automobile, les 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 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'.

1.4. 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').

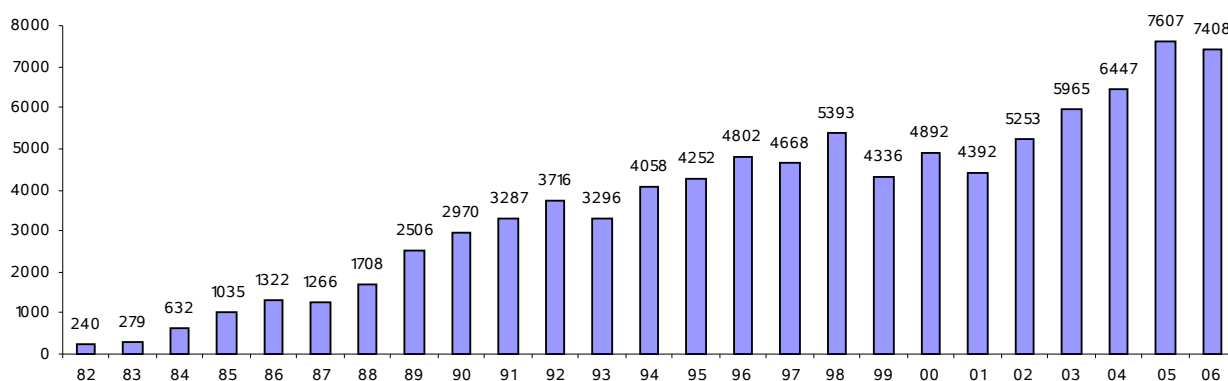
A la fin de l'exercice 2006, la SNCH comptait un effectif à titre permanent de 17 employés, dont 12,5 unités pour compte de l'homologation et 4,5 unités pour compte de la certification générale.

1.4.1. L'homologation

Avec un total de 7.408 titres d'homologation délivrés, la SNCH a pu maintenir le même niveau d'activité que durant l'année 2005 qui, avec 7.607 certificats délivrés, était caractérisée par une hausse extraordinaire 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 2006, une large majorité de 61 % (56 % en 2005) ont été des homologations de base, 34 % des dossiers d'extension et 5 % 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.

Évolution du nombre de titres d'homologation délivrés



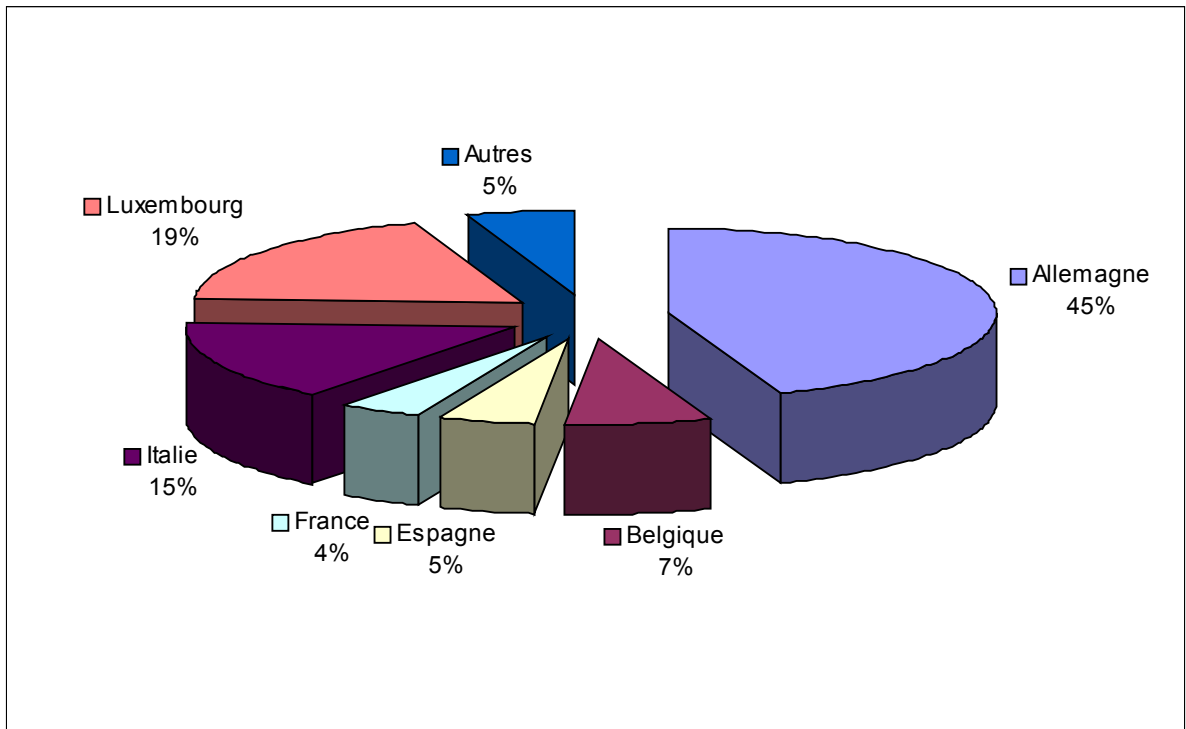
Comme le montre le graphique ci-dessus, le volume des titres d'homologation a passé de 240 en 1982 à 7.607 en 2005 pour se stabiliser en 2006 au niveau de 7.408 titres.

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.

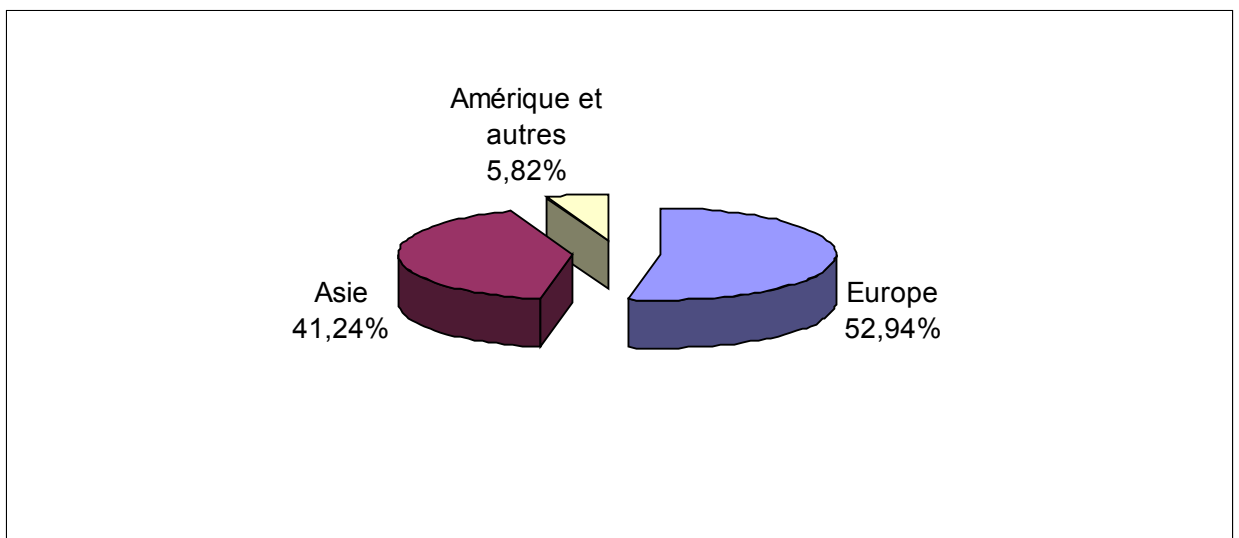
Les 7.408 titres délivrés en 2006 se sont répartis à raison de 52.9 % sur des constructeurs européens, de 41.2 % sur des constructeurs d'Asie, de 5.6 % sur des constructeurs américains et de 0.3 % sur des constructeurs de pays divers des continents africains et australiens, comme suit:

Continent	Pays	Total par pays	%	
EUROPE	Allemagne	1738		
	Autriche	2		
	Belgique	290		
	Danemark	1		
	Espagne	179		
	Finlande	6		
	France	167		
	Grande-Bretagne	43		
	Grèce	1		
	Hongrie	21		
	Irlande	0		
	Italie	601		
	Luxembourg	737		
	Pays-Bas	16		
	Pologne	1		
	Portugal	1		
	Russie	22		
	Slovaquie	11		
	Slovénie	1		
	Suède	37		
	Suisse	10		
	République tchèque	10		
	Turquie	27		
Total – EUROPE		3922	52.9 %	
ASIE	Chine (République populaire)	723		
	Chine (Taiwan)	647		
	Corée du Sud	256		
	Hongkong	99		
	Malaysia	20		
	Inde	16		
	Japon	1288		
	Thaïlande	4		
	Singapour	4		
Total – ASIE		3055	41.2 %	
AMÉRIQUE	États-Unis	397		
	Canada	3		
	Mexique	4		
	Brésil	9		
Total – AMÉRIQUE		413	5.6 %	
Total - AUTRES		Afrique-Sud / Nouv.-Zélande	6	0.1 %
TOTAL 2006		7408		
Total 2005		7.607		

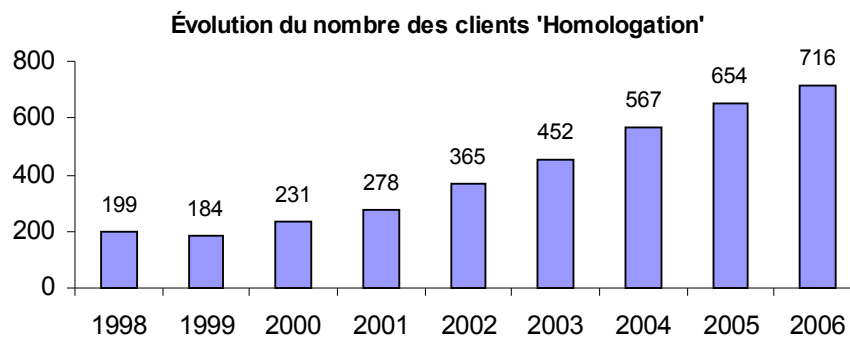
Répartition des titres d'homologation en Europe



Répartition des titres d'homologation au niveau mondial



En 2006, le nombre des constructeurs clients de la SNCH a encore sensiblement augmenté, en passant à 716, après avoir été de 654 en 2005 et après avoir évolué au cours de la dernière décade comme suit:

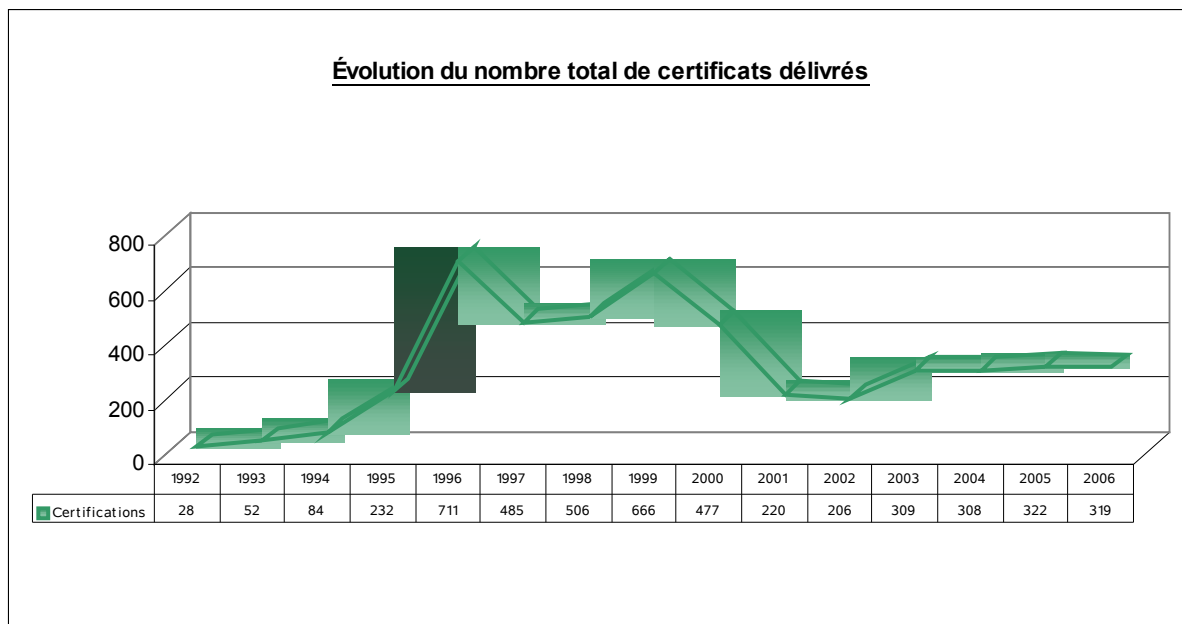


Quant aux perspectives d'avenir du "marché" de l'homologation, une compétition accrue entre les différents services d'homologation nationaux, l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale comme suite notamment aux fusions continues entre les grands constructeurs automobiles et non en dernier 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.

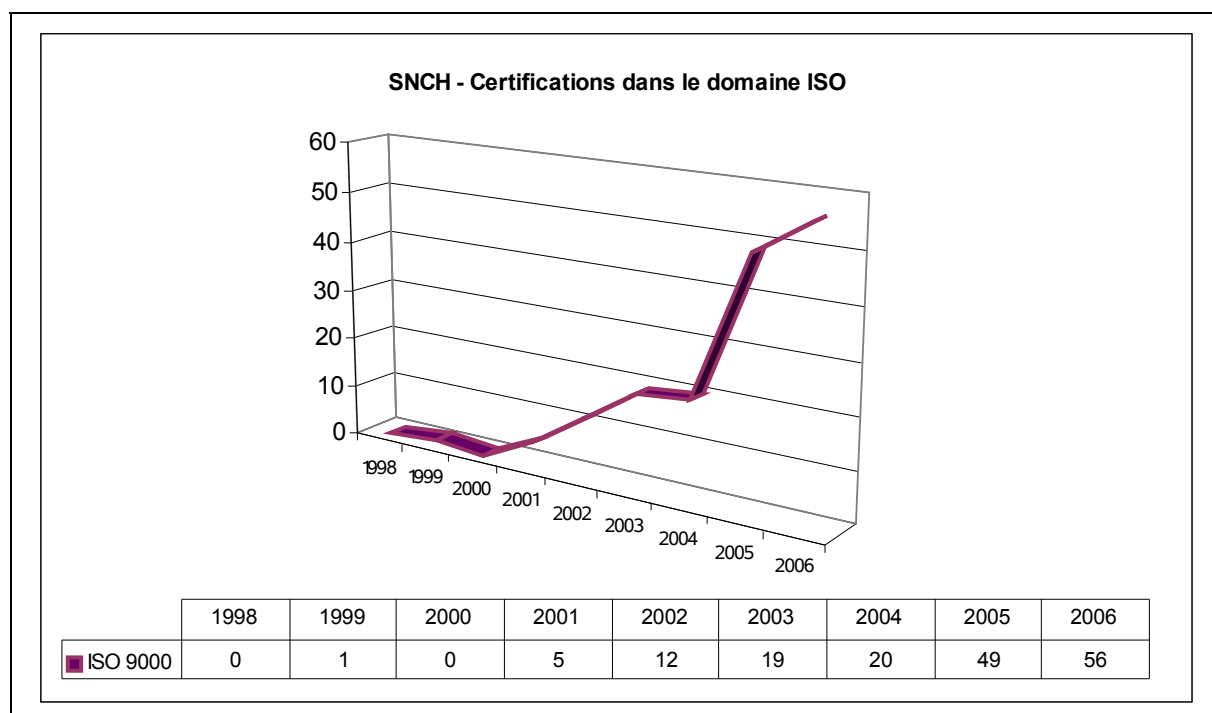
Grâce à sa politique visant l'amélioration continue de ses prestations de service et par ailleurs à sa collaboration directe et ainsi très efficace avec ses services techniques, la SNCH réussit d'offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2006 reconfirmant le résultat excellent de l'exercice 2005, marquée par une progression de 18 % par rapport à un niveau déjà extrêmement élevé atteint en 2003 et en 2004, témoignent le mieux du bien-fondé de l'approche retenue et mise en œuvre par la SNCH et son personnel.

1.4.2. La certification générale

Dans le domaine de la certification réglementaire, la SNCH a en 2006 émis 319 certificats de conformité, de sorte que le renversement de la tendance à la baisse des années de 1999 à 2002, déjà constatée en 2004 et en 2005, s'est confirmée en 2006, ceci en dépit du passage continu de différents secteurs à un régime d'auto-certification.

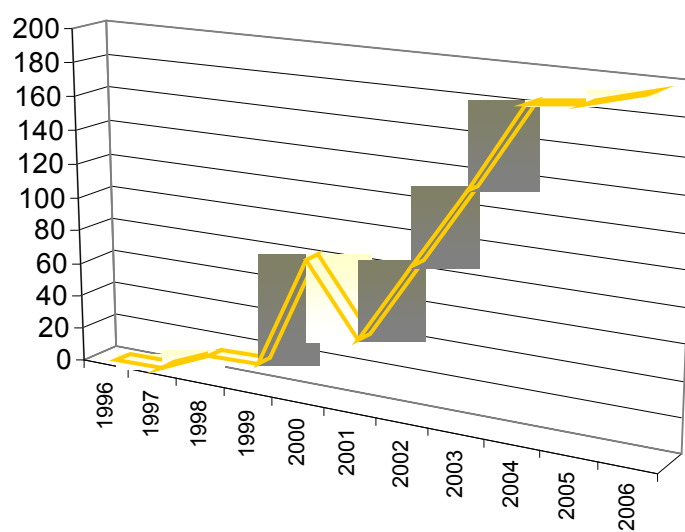


En 2006, la SNCH a par ailleurs continué la réorientation de ses activités vers une offre plus globale en matière de certification de systèmes sur base notamment de la norme EN ISO 9001:2000. Cette approche a fait pratiquement tripler, en seulement deux ans, le nombre de nouveaux certificats émis.



Dans le domaine de la certification en tant que 'organisme notifié' (N° 0499), la SNCH a su consolider sa position des années antérieures, tout particulièrement dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD), comme le démontre à suffisance le graphique ci-dessous sur l'évolution au cours de la dernière décade.

Certifications dans le domaine MDD



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
■ Dossiers MDD	0	1	14	14	81	40	87	133	183	186	195

1.5. Les Transports Exceptionnels

En 2006, le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national a légèrement baissé pour passer de 1.850 en 2005 à 1.700. Aucun changement significatif n'est à noter quant aux masses et dimensions des convois exceptionnels.

La procédure d'autorisation de ce genre de transports, de même que les travaux d'organisation en vue de garantir un déroulement en toute sécurité, constituent un travail d'envergure requérant une étroite collaboration entre les services compétents du Ministère des Transports et ceux de l'Administration des Ponts et Chaussées, de la Police grand-ducale ainsi que de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Ainsi en 2006, le Ministère des Transports a demandé 310 avis auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées, portant sur le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à emprunter par des transports exceptionnels. En ce qui concerne l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR), elle a assuré pendant cette même période 191 escortes pour accompagner les transports exceptionnels.

1.6. Les activités au niveau de l'Union européenne

En matière de *permis de conduire*, il échet de relever qu'en date du 30 décembre 2006, la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire (refonte) vient d'être publiée au Journal Officiel de l'Union européenne. Les principaux objectifs en sont de réduire les possibilités de fraude, de garantir une réelle liberté de circulation des conducteurs de l'Union européenne et d'améliorer la sécurité routière.

La date limite de transposition est le 19 janvier 2011 et celle de l'application des dispositions afférentes est le 19 janvier 2013.

En matière de *sécurité routière* la Commission européenne, tel qu'annoncé à l'occasion du bilan à mi-parcours relatif à son programme d'action européen pour la sécurité routière de 2003, vient de prendre de nouvelles initiatives destinées à atteindre l'objectif fixé de la réduction de la moitié du nombre des tués sur les routes de l'Union européenne d'ici 2010.

Dans ce contexte, il y a lieu de mentionner deux propositions de directives adoptées par la Commission le 5 octobre 2006, à savoir :

- la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières, visant à garantir que les phases de planification, de conception et d'exploitation des infrastructures routières tiennent compte de la sécurité ;
- la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le montage a posteriori de rétroviseurs (« blind spot mirrors ») sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté, visant à réduire les accidents qui surviennent souvent lors d'un changement de direction aux carrefours, aux embranchements ou sur les ronds-points, quand le conducteur ne détecte pas les autres usagers se trouvant dans la zone de l'angle mort située à proximité immédiate de son véhicule.

Dans un souci de transparence et pour permettre au public et en particulier, à tous les acteurs en matière de sécurité routière, de participer activement au débat communautaire, la Commission européenne a lancé en 2006 plusieurs consultations publiques, dont notamment celle sur l'allumage diurne des feux de croisement, à laquelle le Luxembourg a répondu.

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

1.7.1. 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

Le Ministère des Transports a finalisé au cours du 1^{er} semestre 2006 un projet de loi modifiant le projet de loi n°5366, déposé le 15 juillet 2004 à la Chambre des Députés et ayant pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les publiques. Ledit projet de loi tient compte à la fois des amendements gouvernementaux apportés au projet initial suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005 ainsi que des dispositions nouvelles que le Gouvernement entend introduire dans la loi modifiée du 14 février 1955, précitée. Parmi ces dispositions, il y a lieu de relever celles concernant:

- l'abaissement du taux d'alcoolémie légal de 0,8‰ à 0,5‰ ainsi que l'introduction d'un seuil dérogatoire de 0,2‰ notamment, pour les conducteurs novices et les chauffeurs professionnels ;
- le retrait immédiat du permis de conduire ;
- le dépistage général en matière de drogues ;
- le certificat d'immatriculation ;
- le tachygraphe numérique ;
- les modalités de publication de mesures particulières relatives à la voirie ;
- les opérations de filatures des forces de l'ordre ;
- les compétences des agents de l'Administration des Douanes et Accises en matière d'avertissements taxés.

1.7.2. Règlement grand-ducal du 7 avril 2006 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 parties de la voirie de l'Etat située en dehors des agglomérations, le Ministre des Transports a été saisi d'un certain nombre de doléances de citoyens qui estiment leur sécurité compromise par des limitations réglementaires de la vitesse inadaptées aux circonstances.

Afin d'améliorer les conditions de sécurité de tous les usagers de la route, un groupe de travail ad hoc de la Commission de circulation de l'Etat, composé entre autres de représentants de l'Administration des Ponts et Chaussées et de la Police grand-ducale a procédé à l'analyse des dossiers afférents sur base des principes énoncés dans 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.

Le règlement grand-ducal du 7 avril 2006, précité, reprend les adaptations à la réglementation existante, proposées par le groupe de travail ad hoc.

En ce qui concerne les limitations de vitesse applicables sur le réseau autoroutier, elles font l'objet d'un projet de règlement grand-ducal à part.

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

Le Ministère des Transports entend finaliser en collaboration avec le Ministère des Travaux Publics et en particulier avec l'Administration des Ponts et Chaussées, un projet de règlement grand-ducal qui se propose :

- de compléter l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques avec certaines dispositions ayant trait à la circulation sur la grande voirie (autoroutes et routes pour véhicules automoteurs) ;

- d'arrêter les dispositions applicables sur les aires de service situées le long du réseau autoroutier ;
- de reprendre et d'adapter les dispositions qui sont applicables sur les autoroutes, figurant actuellement au 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.

1.7.4. 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)

Un projet de règlement grand-ducal modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route) est élaboré par un groupe de travail de la Commission de circulation de l'Etat, afin d'adapter les dispositions réglementaires à l'évolution des impératifs du trafic routier ainsi qu'à l'évolution des critères requis en matière de sécurité routière. Les modifications portent notamment sur :

- l'accès aux enceintes signalées comme gares routières ;
- la portée des interdictions de dépassement et de contournement ;
- l'admission des cycles sur les couloirs d'autobus ;
- la circulation dans les tunnels (dépassement, signalisation, immobilisation du véhicule) ;
- la signalisation et le marquage de la circulation des cycles à contresens dans les sens uniques ;
- l'introduction, dans le cadre du stationnement ou du parcage à durée limitée, du paiement de la taxe par voie électronique sans émission de ticket ;
- la circulation, sur la grande voirie, des véhicules qui interviennent en urgence pour la sécurisation d'un lieu d'accident ou le dégagement de la voie publique ;
- l'obligation faite aux conducteurs, qui effectuent un changement de direction à une intersection, de ne pas gêner la circulation des usagers, notamment des cycles, qui continuent en ligne droite, notamment sur une voie cyclable ;
- l'usage simultané des clignoteurs pour les autobus desservant un arrêt d'autobus ainsi que l'obligation pour les autres usagers d'adapter leur vitesse à l'approche d'un arrêt en train d'être desservi ;
- la suppression, sur les autoroutes, de la vitesse maximale autorisée de 75 km/h applicable en cas de précipitations aux autobus, autocars, ensembles de véhicules couplés et véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg ;
- les modalités de la mise en place sur la grande voirie d'un itinéraire de rechange défini par le plan de gestion du trafic 'PGT' en cas de fermeture temporaire d'une partie de la grande voirie ou d'existence temporaire d'un passage difficile.

1.7.5. Projet de règlement grand-ducal en vue de la transposition en droit national la directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003 modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes

Fin 2006, le Ministère des Transports a finalisé les travaux de rédaction d'un projet de règlement grand-ducal visant à transposer en droit national la directive 2003/20/CE du 8 avril 2003, précitée.

Ladite directive a pour objectifs principaux :

- le renforcement de la sécurité du transport des enfants en bas âge;
- l'introduction du port obligatoire de la ceinture de sécurité pour les conducteurs et les passagers de poids lourds ainsi que des autobus et autocars qui en sont équipés.

La procédure législative sera entamée dès que la Commission européenne se sera prononcée sur la demande introduite par le Luxembourg de pouvoir déroger sur certains points de la directive pour les transports effectués sur son territoire.

1.7.6. Avis de la Commission de circulation de l'Etat du 30 novembre 2006 concernant l'application de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Suite à la circulaire n° 2449 du 13 septembre 2004 (tableau synoptique de la procédure réglementaire en matière de circulation routière), la Commission de circulation de l'Etat a jugé nécessaire de fournir aux instances étatiques et communales un outil de travail en matière d'application de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

L'avis du 30 novembre 2006, précité, est un rappel des principales procédures en la matière et peut servir aux instances étatiques et communales concernées d'instrument de travail utile.

1.7.7. Avis de la Commission de circulation de l'Etat du 14 juillet 2006 concernant l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur les autoroutes

Suite à la demande de Monsieur le Ministre des Transports, la Commission de circulation de l'Etat a été appelée à se prononcer sur une éventuelle introduction d'une interdiction de dépassement pour les poids lourds sur les autoroutes.

Tout en se basant sur son avis du 4 mai 1998 sur la sécurité de la circulation sur les autoroutes, qui porte, entre autres, sur l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur les autoroutes, un groupe de travail ad hoc a réexaminé le dossier.

L'avis du 14 juillet 2006, précité, qui est le résultat des discussions menées avec l'Administration des Ponts et Chaussées et la Police grand-ducale, se prononce pour des interdictions de dépassement ponctuelles, limitées dans le temps, ainsi que vers des interdictions de dépassement permanentes à des endroits particulièrement dangereux notamment, aux abords de certaines aires de service et sur des tronçons à forte déclivité.

1.7.8. Projet d'avis de la Commission de circulation de l'Etat concernant le transit de poids lourds

En 2006, le groupe de travail ad hoc de la Commission de circulation de l'Etat a entamé l'élaboration d'un avis qui, d'une part, illustre les problèmes provoqués par les poids lourds enfrenant la législation relative au transit de poids lourds et, d'autre part, développe des propositions pour contrecarrer ce phénomène. Le projet d'avis devrait être finalisé au cours du 1^{er} semestre 2007.

1.7.9. Avis de la Commission en matière de règlements de circulation communaux

Au cours de 2006, la Commission de circulation de l'Etat a avisé une centaine de règlements communaux à caractère définitif ainsi qu'une centaine de règlements communaux à caractère temporaire.

A cela s'ajoute que conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la Commission a traité une cinquantaine de demandes d'accord préalable.

1.7.10. Consultation par les instances communales

Une mission supplémentaire de la Commission de circulation de l'Etat est de conseiller les autorités communales dans le cadre de l'élaboration de projets de règlement de circulation sur leurs territoires respectifs.

1.7.11. Règlements ministériels et règlements grand-ducaux en matière de circulation

La Commission de circulation de l'Etat a également participé, en collaboration avec le Ministère des Travaux publics, à l'élaboration de règlements ministériels et de règlements grand-ducaux en matière de circulation routière.

2. Transports publics et chemins de fer

2.1. Les chemins de fer

2.1.1. Le troisième paquet ferroviaire - développement des chemins de fer communautaires

Dans le cadre du vote en plénière en 2^{ème} lecture relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, le Luxembourg est le bénéficiaire exclusif d'une clause d'exception dans le cadre de la future directive sur l'ouverture des marchés ferroviaires lui permettant, vu la proportion très élevée des services internationaux dans le transport ferroviaire luxembourgeois, de n'opérer l'ouverture de son réseau qu'en 2012 au lieu de 2010. Cette exception a été approuvée à l'unanimité par le Conseil, soutenue par la Commission européenne et finalement confirmée par le Parlement européen (dans le cadre du vote des amendements à la Commission TRAN).

2.1.2. Les initiatives législatives dans le contexte de la mise en oeuvre des conclusions de la tripartite ferroviaire de 2005

2.1.2.1. Loi du 21 décembre 2006 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

La loi susmentionnée a été approuvée par le Conseil de Gouvernement dans la séance du 24 février 2006 et votée par la Chambre des Députés en séance du 23 novembre 2006.

La réforme 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 trouvait la société nationale des CFL a nécessité 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 de la loi susmentionnée 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 exerçant des activités de transport de marchandises par chemin de fer à titre principal bénéficieront dorénavant d'un nouveau régime de travail basé sur les dispositions du Code du Travail.

Il convient de noter que les modifications votées dans le cadre de la 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 à ce 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, la loi actualise 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 ont été, selon le cas, modifiées ou abrogées.

2.1.2.2. Loi du 24 juillet 2006 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

La loi susmentionnée a été approuvée par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 23 décembre 2005 et votée à la Chambre des Députés le 11 juillet 2006.

La 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.

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 pour transposer les directives sous examen a été complété en 2006 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, la loi a mis en place un cadre pour la répartition des sillons et la tarification de l'infrastructure ferroviaire qui permet 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" sont 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, ces fonctions ont été attribuées à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Aussi a-t-il été créé au sein dudit établissement public une cellule "accès réseau", qui s'est vu attribuer ces fonctions dites essentielles.

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

Ainsi, une entreprise ferroviaire qui estime avoir fait l'objet d'un traitement inéquitable voire discriminatoire peut 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 peut 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 peut être introduit devant le tribunal administratif par toute entreprise ferroviaire qui estime mal fondée une décision prise à son égard.

2.1.2.3. Règlement grand-ducal du 3 octobre 2006

- 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 règlement grand-ducal porte 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 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 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 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.

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

Le 16 mai 2006 la Chambre des Députés a voté à l'unanimité des voix le projet de loi 5530 portant approbation du protocole susmentionné de manière à ce que le Luxembourg a pu déposer son instrument de ratification du protocole le 29 juin 2006.

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 secteur 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.

2.1.2.5. Loi du 18 décembre 2006

- 1° autorisant l'acquisition de l'infrastructure ferroviaire appartenant à la société Arcelor S.A.;
- 2° modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- 3° modifiant 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 la Luxembourg, le 17 avril 1946;
 - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et
 - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL,
 - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Afin de devenir propriétaire de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des immeubles fonciers et bâtis relevant du domaine ferroviaire, la tripartite ferroviaire de 2005 a proposé que le Fonds du Rail procèdera en 2006, en recourant à un emprunt, à l'acquisition des gares de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette, de Pétange, de Bettembourg et d'Ettelbruck ainsi que de l'infrastructure ferroviaire inter-usines d'Arcelor.

Description du réseau Arcelor :

Les différents sites Arcelor se trouvent au Sud du Grand-Duché de Luxembourg et sont situés sur le territoire du canton d'Esch-sur-Alzette. Les installations ferroviaires qui ont été acquises par l'Etat sont situées sur le territoire des communes de Differdange, d'Esch-sur-Alzette, Mondercange, Pétange, Sanem et Schiffange.

L'acquisition comprend les installations ferroviaires nécessaires pour le transport de marchandises entre les différents sites, la connexion du réseau Arcelor au réseau ferré national (Fonds du Rail) et celles nécessaires à la desserte d'autres clients qui ne peuvent être desservis que par l'intermédiaire du réseau Arcelor. Il s'y ajoute les bâtiments nécessaires à l'exploitation des installations précitées.

Evaluation détaillée des infrastructures inter-usines Arcelor

Sur initiative de Monsieur le Ministre des Transports, Monsieur le Ministre du Trésor et du Budget a fait procéder à une évaluation du domaine ferroviaire du groupe Arcelor pour les tronçons suivants:

- Belval-Differdange,
- Belval-Schifflange,
- Gare ProfilARBED Esch-Belval
- Gare Ares Rodange
- Gare Ares Esch-Schifflange,
- Gare ProfilARBED Differdange (PADI).

L'évaluation a été effectuée par un bureau d'études.

Tableau récapitulatif du prix d'acquisition des infrastructures ferroviaires Arcelor (EUR)

	<i>Groupe Arcelor</i>	<i>Arcelor Luxembourg</i>	<i>Arcelor Profil Luxembourg SA</i>	<i>Arcelor Rodange SA</i>
bâtiments	1.766.400	0	1.709.400	57.000
ouvrages d'art	27.043.271	0	26.206.862	836.409
voiries	19.327.140	0	15.469.661	3.857.479
signalisations	5.718.073	0	4.583.997	1.134.076
poste d'aiguillage ADI	1.400.000	0	1.400.000	0
terrains	8.936.946	3.065.518	5.648.348	223.080
Total	64.191.830	3.065.518	55.018.268	6.108.044

Description des 5 gares CFL

Lors de la restructuration des CFL en 1997, les CFL recevaient de l'Etat une partie du domaine ferroviaire, en contrepartie d'une créance sur l'Etat luxembourgeois.

En vue d'une délimitation claire et simple du domaine ferroviaire censé devenir la pleine propriété des CFL et du domaine relevant de l'infrastructure ferroviaire, propriété de l'Etat depuis la loi modifiée du 10 mai 1995, les seules cinq grandes gares du réseau ferré luxembourgeois avaient été prises en considération pour être cédées aux CFL. Il s'agissait des enceintes des gares de Luxembourg, d'Ettelbruck, d'Esch-sur-Alzette, de Bettembourg et de Pétange telles que répertoriées en annexe à l'article 3, paragraphe I de la loi du 28 mars 1997.

En complément à ces cinq gares, l'Etat concédait un droit de superficie aux CFL sur les voies principales traversant la gare de Luxembourg (comme faisant partie de l'infrastructure ferroviaire et étant donc la pleine propriété de l'Etat) pour compenser la créance citée ci-dessus.

La valeur des immeubles rétrocédés a été déterminée par un réviseur d'entreprise, dont la mission était de faire vérifier l'existence physique et certifier les valeurs afférentes des immobilisations du domaine exploitation, censé devenir la pleine propriété des CFL.

Les travaux en question ont été menés à bien en étroite concertation avec les services gouvernementaux concernés et les CFL.

En outre, la loi susmentionnée de 1997 arrête que les immeubles ainsi transférés ne peuvent être changés d'affectation et que les CFL sont obligés de mettre leurs facilités dans ces immeubles à la disposition d'autres entreprises ferroviaires ayant accès au réseau luxembourgeois en application des dispositions communautaires afférentes. L'article 3 de cette loi prévoit aussi un droit de préemption au bénéfice de l'Etat sur les immeubles ainsi cédés.

Aussi, pour la seule enceinte de la gare de Luxembourg, l'Etat bénéficie d'un droit de passage sur les propriétés des CFL, en vue du raccordement de cette gare au futur réseau européen de la grande vitesse ferroviaire et pour la mise en service d'un tram régional.

A relever aussi, que le projet vainqueur du concours d'urbanisme pour le quartier de la gare, organisé par la ville de Luxembourg, les CFL, le Ministère des Transports et les Ponts et Chaussées, prévoit l'aménagement d'un "parc de la colline" au dessus des voies de la gare de Luxembourg où les CFL jouissent d'un droit de construction en superficie.

De par ces différentes servitudes et contraintes, les CFL n'ont en fait pas la pleine jouissance de leur propriété immobilière, et qui, à part d'être utilisée pour les besoins du service public par rail et par route, doit dans la fonction du gestionnaire du réseau être également utilisable par d'autres opérateurs. De ce fait il a été convenu dans la tripartite ferroviaire 2005 que le Fonds du Rail procédera, en recourant à un emprunt, à l'acquisition des objets immobiliers des CFL décrits ci-après.

Gare de Luxembourg

Il s'agit du bâtiment voyageurs de la Gare ainsi que du parvis piétonnier devant le bâtiment qui donne accès à la gare et assure la jonction avec le service public routier.

Une partie du bâtiment voyageurs abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs d'accéder aux guichets de vente et de renseignements, aux consignes à bagages et aux quais de la gare. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment. Outre ces facilités, nécessaires au service public, les voyageurs y trouvent également un certain nombre de surfaces commerciales.

Une deuxième partie du bâtiment est utilisée à des fins nationales et renferme le Pavillon grand-ducal, le Commissariat de la Police grand-ducale et le bureau d'information de l'Office du tourisme. A côté des parties publiquement accessibles, les locaux de service abritent la direction zonale et la surveillance locale du gestionnaire du réseau.

Il est envisagé de loger dans un proche avenir également dans les locaux du bâtiment voyageurs

- la Centrale de Mobilité qui sera accessible dans une première phase par contact direct au guichet, par téléphone (call-center) ainsi que sur internet par un outil informatique intégré regroupant toutes les informations en relation avec les lignes et les horaires des différents opérateurs. La Centrale de Mobilité offrira dans une deuxième phase des services complémentaires, tels de nouveaux produits assurant

- une offre flexible adaptée aux besoins réduits en cours de soirée et pendant les fins de semaine, également dans les régions à tissu démographique faible ("Rufbus", etc.) ou encore l'organisation du co-voiturage et l'information sur les moyens de déplacements non-motorisés (offres pour cyclistes aux gares et haltes, etc.);
- l'accueil pour les voyageurs utilisant le TGV Est-européen.

Le droit de construction en élévation, situé sur les voies et les quais donnant accès aux trains de voyageurs, s'échelonne des infrastructures de la partie centrale de la gare jusqu'à sa tête Nord.

Gare de Pétange

La partie du bâtiment accessible au public abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs du service public d'accéder aux guichets de vente et de renseignements et aux quais de la gare. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment. La partie non-accessible au public est utilisée comme locaux de service pour le personnel du gestionnaire de l'infrastructure.

La gare routière devant le bâtiment voyageurs est utilisée comme plate-forme d'échange intermodal entre les transports publics rail/route et le trafic individuel.

Le P&R situé au-delà des voies de la Gare, qui est relié directement au souterrain donnant accès aux quais. Il sert essentiellement de lieu de stationnement des voitures privées aux clients du service public rail.

Gare de Bettembourg

La partie du bâtiment accessible au public abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs du service public d'accéder aux guichets de vente et de renseignements et aux quais de la gare. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment.

La partie non-accessible au public est utilisée comme locaux de service pour le personnel du gestionnaire de l'infrastructure.

La gare routière située devant le bâtiment voyageurs est utilisée comme plate-forme d'échange intermodal entre les transports publics rail/route et le trafic individuel.

Sur la cour à marchandises il est planifié d'installer la plate-forme d'échange intermodal pour le Fret du type "Modalohr" pour ainsi connecter le Grand-Duché à la deuxième plate-forme située au Boulou en France par le moyen d'une liaison d'autoroute ferroviaire utilisant le wagon surbaissé développé par Modalohr.

Gare d'Ettelbrück

La partie du bâtiment accessible au public abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs du service public d'accéder aux guichets de vente et de renseignements et aux

quais de la gare. Elle comprend également une surface commerciale, qui abrite entre autres les locaux du syndicat d'initiative de la Ville. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment.

La partie non-accessible au public est utilisée comme locaux de service pour le personnel du gestionnaire de l'infrastructure.

La gare routière située côté sud du bâtiment voyageurs est utilisée comme plate-forme d'échange intermodal entre les transports publics par rail et par route.

Le P&R situé devant l'ancien Hall à marchandises de la Gare d'Ettelbrück sert essentiellement de lieu de stationnement des voitures privées aux clients du service public rail.

L'ancien Hall à marchandises de la Gare d'Ettelbrück abrite les services régionaux des douanes luxembourgeoises.

Gare d'Esch/Alzette

Une partie du bâtiment voyageurs abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs d'accéder aux guichets de vente et de renseignements, aux consignes à bagages et aux quais de la gare. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment. Outre ces facilités, nécessaires au Service Public, les voyageurs y trouvent également un certain nombre de surfaces commerciales.

Une deuxième partie du bâtiment est utilisée à des fins de location et comporte outre des surfaces commerciales, des appartements dont certains sont utilisés comme bureaux par le service de psychologie et le service infrastructures des CFL.

En outre, une partie de la parcelle est utilisée par l'Etat pour la réalisation d'une nouvelle gare routière d'une surface totale de 37 a.

A côté des parties publiquement accessibles, les locaux de service abritent la direction zonale et la surveillance locale du gestionnaire du réseau.

Le hall à marchandises à Belval-Usines est utilisé à des fins de location.

Modalohr

Face à la croissance des échanges au sein d'une Europe élargie, le développement du transport intermodal de marchandises constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe. Les objectifs poursuivis sont multiples: améliorer la compétitivité de l'économie, réduire la saturation des réseaux, préserver l'environnement, limiter les émissions de gaz à effet de serre conformément aux engagements internationaux et enfin, maîtriser la consommation d'énergie, notamment d'énergie fossile.

La politique luxembourgeoise des transports, tout comme les orientations affichées par la Commission européenne dans le Livre blanc de septembre 2001, soulignent la nécessité d'un

rééquilibrage modal, en raison des inconvénients qui résultent de la part trop prépondérante prise par la route.

A cet égard, le développement de l'intermodalité grâce au ferroutage est un axe important de cette politique dès lors qu'il s'exerce sur les grands corridors routiers en voie de saturation, sur lesquels les trafics longue distance sont suffisamment massifiés.

Des réflexions et des études pour mettre en service un système de ferroutage nord-sud qui soit viable économiquement sans avoir à recourir à des subventions d'exploitation ont été menées en vue de se mettre dans les conditions les plus favorables permettant la réussite d'une telle entreprise. En ce sens, les orientations suivantes ont été retenues:

- assurer un service sur un long parcours (1 000 km environ), de façon à réduire l'impact en coût et en délai des transbordements;
- n'accepter que des semi-remorques non accompagnées pour éviter les contraintes et coûts liés au transport des chauffeurs;
- démarrer l'exploitation avec une fréquence modeste (1 train par sens et par jour) afin premièrement de faciliter le montage financier de l'opération en réduisant au mieux l'investissement initial, deuxièmement d'éviter une montée en charge trop lente du taux de remplissage des navettes et troisièmement de disposer des sillons les mieux adaptés à la demande des transporteurs;
- prendre toutes dispositions pour que la qualité du service soit la meilleure possible;
- installer les plates-formes de chargement/déchargement dans des sites ferroviaires existants afin d'optimiser les coûts de construction et d'exploitation;
- viser particulièrement le trafic péninsule Ibérique - Europe du Nord, en forte croissance, qui fonctionne dès à présent majoritairement avec un système de relais de traction. Il s'agit donc de transformer des relais route-route par un relais route-fer;
- mettre en place une organisation, notamment au niveau des plates-formes, qui permette de s'adapter facilement à une augmentation ultérieure des fréquences permettant de répondre à la demande.

A l'issue de ces études, un projet consistant en l'exploitation d'une liaison d'autoroute ferroviaire entre deux plates-formes situées respectivement au Boulou (France) et à Bettembourg (Luxembourg) en utilisant le wagon surbaissé développé par MODALOHR a été porté par les promoteurs.

Il est précisé que la plate-forme du Boulou est en train d'être construite à l'intérieur du site ferroviaire du Boulou appartenant à la Société Nationale des chemins de fer français (SNCF) et la plate-forme de Bettembourg est en train d'être construite à l'intérieur du chantier de transport combiné des CFL situé à Bettembourg.

Les résultats des études ont conduit à choisir un développement du projet suivant deux phases successives: une phase d'amorçage, puis une phase de développement.

Pendant la phase d'amorçage, la relation d'autoroute ferroviaire sera exploitée à raison d'un seul aller-retour par jour, environ 350 jours par an.

Le service permet de transporter près de 30.000 poids lourds par an.

La date prévisionnelle de mise en exploitation de ce service est fixée au 1er semestre 2007.

La société anonyme « LORRY-RAIL S.A. » avec siège à Bettembourg a été constituée en date du 29 mars 2006.

Les Ministres des Transports français et luxembourgeois ont décidé de renforcer cette action en signant une déclaration commune en date du 3 avril 2006 pour valider leur engagement à mettre en place une coopération des deux nations pour soutenir ce projet et le placer au cœur de leurs priorités.

Conformément aux conclusions du 20 décembre 2005 de la tripartite ferroviaire et au vu de l'implantation de la société d'exploitation au Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère des Transports luxembourgeois s'est notamment engagé à:

- apporter les financements nécessaires à la réalisation des infrastructures au Luxembourg, en rapport avec la création de la plate-forme de Bettembourg et le dégagement du gabarit bas sur le réseau luxembourgeois de façon à permettre leur concrétisation d'ici décembre 2006,
- permettre aux CFL de se joindre au projet et de respecter le planning du projet annoncé dans le Protocole Cadre Général.

Afin de devenir propriétaire de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des immeubles fonciers et bâtis relevant du domaine ferroviaire, la tripartite ferroviaire de 2005 a décidé que le Fonds du Rail procédera, en recourant à un emprunt, à l'acquisition des cinq gares ainsi que de l'infrastructure ferroviaire inter-usines d'Arcelor. Le coût total de cette acquisition s'élève à quelque 132 millions € .

Grâce à la réforme ferroviaire en cours, l'Etat aura assumé ses responsabilités comme autorité publique et comme actionnaire. La loi du 18 décembre 2006 constitue dans cette démarche une étape nécessaire pour mener à bien cette réforme.

L'article 5 de la loi susmentionnée précise que conformément à la loi modifiée du 10 mai 1995 les montants de 64.191.830 euros (Arcelor), respectivement 67.139.787 euros (CFL) sont imputés sur les avoirs du Fonds du Rail.

Etant donné que cette dépense n'est pas prévue dans la programmation pluriannuelle du Fonds du Rail, le Fonds du Rail a été alimenté en 2006 conformément au principe arrêté dans les conclusions de la tripartite ferroviaire du 20 décembre 2005 d'un montant de 132 millions euros provenant d'un emprunt.

2.1.2.6. Règlement grand-ducal du 31 juillet 2006 définissant les modalités de délivrance, d'utilisation et de retrait des titres de légitimation des enquêteurs désignés et des experts dans le cadre des enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer

Le règlement grand-ducal susmentionné comporte les dispositions d'exécution de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer en ce qui concerne plus particulièrement les titres de légitimation des enquêteurs désignés et des experts.

Suite à la directive européenne n° 94/56/CEE du Conseil de l'Union Européenne du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, le législateur luxembourgeois a adopté la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer qui étend aux accidents et incidents graves survenus dans les transports maritimes et ferroviaires le champ d'application de la directive confiné au domaine des seuls transports aériens.

Par règlement grand-ducal du 6 juin 2003 sur la composition, le mode de fonctionnement et les critères de désignations des membres de l'entité d'enquête et par arrêté ministériel du 29 octobre 2003 portant nomination des membres de l'entité d'enquête chargée d'initier et de surveiller les enquêtes techniques prévues par la loi du 8 mars 2002, la structure et la composition de l'entité d'enquête ont été définies.

Le règlement grand-ducal règle les modalités de délivrance, d'utilisation et de retrait des titres de légitimation et plus précisément définit l'autorité d'octroi des titres de légitimation, sa délivrance, sa durée de validité, sa prolongation et son renouvellement ainsi que ses modalités d'utilisation. Il précise en outre les modalités à appliquer en cas de vol, de perte ou d'usage abusif du titre de légitimation et de sa restitution et définit les mesures restrictives au titre de légitimation.

2.1.3. Les raccordements ferroviaires internationaux

2.1.3.1. 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, 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;
- scénario 2: projet EuroCap-Rail de base + ligne nouvelle entre Ciney et Libramont;
- scénario 3: projet EuroCap-Rail "sensu stricto".

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.

Le scénario de base, dont le coût actualisé s'élève à quelque 458 millions €, permet une vitesse maximale de 140 - 160 km/h sur le territoire belge. Un deuxième scénario prévoit, en plus du scénario de base, la construction d'une ligne nouvelle à haute vitesse entre Ciney et Libramont. Le coût supplémentaire lié à la construction de quelque 40 kilomètres de ligne se chiffre à 677 millions € pour un gain de 7 minutes. Ce scénario ainsi que le scénario 3 comportent toutefois l'inconvénient majeur de ne pas desservir les gares actuelles de Ciney et Libramont.

Les premiers travaux ont été entamés en Belgique en décembre 2006.

2.1.3.3. Départ de la première rame du TGV Est-européen

En réalisant les travaux de génie civil de la nouvelle ligne à grande vitesse la France s'engage dans la dernière ligne droite pour compléter par un nouveau maillon important son réseau TGV. Ce maillon raccordera l'Est de la France à sa capitale tout en créant un nouveau lien de communication intéressant avec les autres régions de l'hexagone et avec le Luxembourg.

Nous avons aujourd'hui l'assurance que dès sa mise en service le TGV Est-européen comportera la desserte de notre capitale. Cet engagement de la part des autorités françaises nous a persuadés de participer en échange - et à l'instar des collectivités françaises et de la Communauté Européenne - au financement que le projet requiert sur le territoire français avec un montant de 145 millions euros.

Ainsi, nous avons pu accueillir dès le 26 juin 2006, et en avant-première les rames TGV dont l'intérieur a été dessiné par Christian Lacroix. Bien que les rames TGV circuleront encore jusqu'au 10 juin 2007 sur les lignes actuelles, les clients bénéficient désormais du confort TGV avec de sièges plus spacieux et plus ergonomiques, tous inclinables et munis de repose-pieds.

2.1.3.3. Développement de la relation internationale par chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig-Trèves-Coblence

Suite aux initiatives prises par le Luxembourg et la Rhénanie-Palatinat, une analyse détaillée de la relation ferroviaire susmentionnée a été lancée. A cet effet, une entrevue entre hauts fonctionnaires du Ministère fédéral, du Ministère en charge du dossier en Rhénanie-Palatinat et du Ministère des Transports luxembourgeois s'est tenue le 17 octobre 2006 à Berlin.

Le projet est constitué de trois parties, à savoir d'une mise à deux voies du tronçon Wasserbillig-Igel, de la reconstruction du pont ferroviaire à Karthaus et d'une analyse du tronçon Trèves-Coblence quant à la mise en service de trains pendulaires.

Vu l'accès direct et unique au réseau ferroviaire allemand assuré par la ligne Luxembourg-Wasserbillig-Trèves-Coblence, les investissements conséquents effectués et à effectuer jusqu'en 2010, côté luxembourgeois de l'ordre de grandeur de 135 millions d'euros, le Ministre fédéral allemand, Monsieur Wolfgang Tiefensee, a déclaré vouloir faire avancer le dossier côté allemand, où les travaux seraient entamés assez rapidement.

Le Luxembourg se félicite partant de la concrétisation du projet suite aux initiatives récentes prises en commun avec Monsieur Wolfgang Tiefensee et Monsieur Hendrik Hering et continuera les discussions avec la partie allemande.

2.1.4. L'actualité ferroviaire

2.1.4.1. L'année 2006 fut marquée par la création de la société CFL cargo, joint venture des CFL et d'Arcelor Mittal. Opérationnelle depuis le 17 octobre 2006, CFL cargo emploiera à terme quelque 340 salariés.

Depuis lors les CFL détiennent 66,66% des titres de CFL cargo, alors qu'Arcelor Profil Luxembourg SA détient 33,34% des titres de CFL cargo.

CFL cargo a donc repris tout le transport de marchandises des CFL réalisé au Luxembourg et à l'étranger, ainsi que tout le transport interne d'Arcelor Profil Luxembourg et d'Arcelor Rodange. CFL cargo dispose de 22 locomotives et de 3000 wagons. L'activité de CFL cargo et de ses filiales consiste à :

- transporter des biens et produits par fret ferroviaire sur longue distance sur certaines destinations européennes ;
- offrir sur courte distance des opérations de desserte pour les voies de service et les embranchements de particuliers, notamment dans les grandes régions SaarLorLux et dans le Nord de l'Allemagne - Danemark ;
- faire des opérations de triage à la gare de triage de Bettembourg utilisées pour la constitution et l'éclatement de trains entiers, permettant ainsi aux clients de la région d'intégrer leurs wagons isolés dans les navettes longue distance offertes par CFL cargo ;
- proposer à travers de leur partenaire CLB des transports multimodaux.

CFL cargo permet à Arcelor de développer des synergies opérationnelles par la fusion de ses transports internes avec la desserte luxembourgeoise. En profitant des compétences des CFL et d'un parc de wagons adaptés aux besoins sidérurgiques, Arcelor peut bénéficier de prestations logistiques de qualité.

Le mariage des deux sociétés, CFL et Arcelor, avec des cultures d'entreprise similaires, revêt une importance stratégique et vise la viabilité à long terme du fret ferroviaire luxembourgeois.

La joint-venture avec Arcelor, principal client des CFL, apporte à CFL cargo le volume de trafic nécessaire pour s'affirmer comme transporteur ferroviaire.

2.1.4.2. D'autre part les CFL ont dû faire face à deux sinistres ferroviaires graves. Un incendie criminel fut perpétré dans un train de voyageurs le 14 juillet et causa 36 blessés par brûlure ou intoxication à des degrés divers.

2.1.4.3. Plus grave encore fut l'accident ferroviaire du 11 octobre, une collision frontale entre un train de voyageurs CFL et un train de fret SNCF près de Zoufftgen, dont le bilan s'élève à six morts, deux blessés graves et une quinzaine de blessés légers.

2.1.5. La sécurité dans l'entreprise CFL

2.1.5.1. La sécurité au niveau de l'infrastructure ferroviaire

Dans le cadre du renouvellement des postes directeurs, le poste directeur d'Oetrange a été mis hors service en décembre 2006. Le champ d'action ainsi que les attributions de ce poste ont été englobés dans le poste électronique de Wasserbillig.

Le système de sécurité ETCS niveau 1 est actuellement opérationnel sur les tronçons de ligne Luxembourg/Stadtgrund - Ettelbruck/Bürden, Ettelbruck - Diekirch et Luxembourg/Stadtgrund - Sandweiler. Du point de vue matériel, les CFL ont jusqu'à présent équipé 10 automotrices du type Z2000 ainsi que 3 engins moteur du type 3000 du système ETCS.

L'organisation de l'exploitation ferroviaire ayant trait à la sécurité a été documentée dans le manuel sécurité « Safety Management System », conformément aux exigences du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires. Une validation du système de management sécurité par un certificateur externe est prévue pour avril 2007.

2.1.5.2. La sécurité du travail

L'évaluation du nombre des accidents de travail de 2002 à 2006 montre que le nombre des accidents de travail de 2006 dépasse de 12 unités celui de 2005 (217 en 2005 et 229 en 2006), ce qui représente une augmentation de 5,5%. Ce chiffre reste cependant largement en-dessous de celui des années 2002 à 2004. Le nombre des accidents de travail liés aux suicides et agressions vient d'augmenter d'un tiers par rapport à 2005. Cette hausse n'est pas due à une augmentation des agressions (17 en 2005 et 19 en 2006), mais principalement à une augmentation des accidents de travail dus à un suicide de tiers (3 en 2005 et 8 en 2006).

Les services des CFL ont réalisé 255 audits de sécurité, lors desquels 254 non-conformités furent constatées.

Plusieurs réunions ont eu lieu avec la direction du lycée de Mamer et la Police Grand-Ducale pour améliorer encore la sécurité sur le quai de l'arrêt Lycée Mamer. A ce sujet, les CFL ont installé deux barres de rétention sur le quai 1 ainsi que des panneaux de danger supplémentaires sur les deux quais. Une deuxième campagne de sensibilisation fut entamée et un article fut publié dans le journal de l'association des parents d'élèves.

Durant toute l'année 2006, les CFL ont sensibilisé leur personnel sur les suites nocives du tabagisme.

2.1.6. La qualité au sein de l'entreprise

L'objectif de la démarche qualité des CFL consiste à améliorer le confort, la ponctualité, l'information, l'accessibilité des trains et gares ainsi que la propreté offerts aux clients pendant leur voyage.

De nombreux efforts ont été réalisés en 2005 et 2006, surtout en ce qui concerne l'accessibilité des gares et arrêts du réseau CFL.

Plusieurs grands projets de modernisation ont été réalisés ou entamés en 2006:

- Modernisation de la gare de Luxembourg.
- Installation d'ascenseurs en gare de Mersch.
- Mise à neuf du quai et agrandissement du parking de l'arrêt de Dudelange-Ville.
- Construction et mise en service de l'arrêt Lamadeleine.
- Prolongation des quais et installation d'une nouvelle signalétique en gare de Wasserbillig.
- Construction d'un souterrain et renouvellement des quais ainsi qu'installation d'ascenseurs à l'arrêt de Dudelange-Usines.
- Mise en place de plateformes mobiles à Dommeldange.
- Reconstruction de l'arrêt Bascharage-Sanem Leudelange.

Lors de l'enquête sur la satisfaction des clients réalisée en décembre 2005, 79% des voyageurs se sont dits satisfaits en ce qui concerne l'accessibilité des gares et arrêts des CFL. En ce qui concerne le confort dans nos gares, 77% des voyageurs se disent satisfaits du confort offert. La propreté des gares et arrêts reste évidemment un autre critère prioritaire des voyageurs. Grâce aux efforts réalisés par l'équipe DMB-net, 80% des voyageurs se disent satisfaits de la propreté des arrêts et des gares qu'ils fréquentent. L'amélioration de la qualité passe également par l'accueil du client par le personnel de l'entreprise. 89% des clients se disent satisfaits de l'assistance offerte par le personnel des trains et des gares. Par la suite de l'acquisition du matériel roulant à deux étages, 86% des voyageurs ont manifesté leur contentement en ce qui concerne le confort dans les trains.

Néanmoins, ils restent des défis à relever pour les années à venir, notamment l'accessibilité des gares et des trains pour personnes à mobilité réduite ainsi qu'une meilleure information des voyageurs dans les trains et sur les quais.

Afin d'améliorer ces critères de qualité, un groupe de travail "Information des voyageurs" a été créé en novembre 2006.

Pour mieux connaître les besoins réels des personnes handicapées physiquement, des entrevues régulières entre les CFL et les représentants des différentes organisations comme Info-Handicap ou l'Association des personnes aveugles ou malvoyantes sont planifiées.

2.1.7. L'entreprise et l'environnement

Le respect de l'environnement naturel et humain s'inscrit dans les conditions imposées dans les autorisations suivant la loi sur les établissements classés délivrées par le Ministre de l'Environnement pour les nouveaux projets d'infrastructure. A citer par exemple la mise à double voie de la ligne Luxembourg vers Pétange. Les mesures de compensations dans le domaine de la protection de la nature, notamment le reboisement, la renaturation de la Chiers et la renaturation partielle de la Mess sont finalisées en étroite collaboration avec les responsables des Eaux et Forêts, l'Administration de la Gestion des Eaux et les communes concernées. L'évolution de ces projets dépend de la mise à disposition des terrains concernés

s'apprêtant pour la mise en place des mesures de compensation par les propriétaires ou utilisateurs actuels.

Au début de l'année 2006, une pollution de sol a été détectée dans le cadre des travaux sur la ligne Luxembourg-Pétange, notamment sur le terrain d'un parking projeté près de l'arrêt à Bascharage. L'assainissement de cette pollution causée par les activités antérieures sur ce site débutera en 2007 après obtention des autorisations nécessaires, délivrées fin décembre 2006.

Le nouvel atelier pour les autobus a été construit tout en respectant les mesures de protection de l'environnement, retenues dans l'autorisation délivrée en avril 2006.

Pour l'élargissement projeté du viaduc « Pulvermühle », les études environnementales spécifiques notamment l'étude d'impact environnementale, les nuisances sonores pendant la phase chantier et exploitation et les analyses du sol et sous-sol, demandées par l'Administration de l'Environnement ont été établies en 2006 et seront finalisées début 2007.

Les études spécifiques telles que l'étude d'impact environnementale et étude de sécurité pour la construction de la ligne ferrée classique de la gare via Findel au Kirchberg ont été adaptées en 2006 suite au changement du projet et seront finalisées en 2007. Egalement dans le cadre de ce projet, l'accent sera mis sur les mesures de compensation de la nature qui dépendent de la mise à disposition des terrains nécessaires.

La démarche procédurale en vue d'une obtention d'autorisation sous le respect de l'environnement et de la sécurité pour la plate-forme autoroute ferroviaire est en cours et sera finalisée début février 2007. L'exploitation de l'autoroute ferroviaire permet une considérable réduction des émissions en dioxyde de carbone, notamment 2200 tonnes par an sur une distance de 1000 km pour un aller-retour de 40 remorques par jour. Cette réduction des émissions en dioxyde de carbone de 2200 tonnes par an constitue un effort considérable dans le cadre du protocole Kyoto qui vise à réduire les effets de serre responsables du réchauffement de la planète.

La demande d'autorisation suivant la loi sur les établissements classés pour le renouvellement de l'arrêt Belval-Usines a dû être complétée par des analyses du ballast de la voie, exigées par l'Administration de l'Environnement. L'autorisation définitive pour la construction de l'arrêt sera délivrée en 2007.

Finalement les CFL ont fait réaliser les notices environnementales et sécurité pour la nouvelle ligne projetée entre Luxembourg vers Bettembourg et les gares projetées à Cessange et Howald.

2.1.8. Le transport de personnes

2.1.8.1. Le trafic voyageurs international organisé en autonomie commerciale

Le trafic au départ des CFL vers les trois pays limitrophes affiche une progression satisfaisante qui est de quelque 3% destination SNCF, 5% destination Belgique et 4,5% destination Allemagne.

Les faits générateurs de cette croissance sont notamment la commercialisation de quelques produits-phares, tels que ESCAPADE +5%, PASS PARTOUT +6% et Tagesrückfahrkarte Trier +10% ainsi que bien évidemment la mise en service du TGV sur la relation Luxembourg-Paris depuis le 26 juin 2006.

2.1.8.2. Les trains spéciaux et les événements pro-ferroviaires

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

2.1.8.3. La ponctualité

La ponctualité du service voyageurs a été une des préoccupations majeures de l'entreprise pendant l'année 2006. Durant cette période, le "Groupe de Travail Ponctualité", s'est réuni quatre fois pour analyser le bilan, constater une régression importante de la ponctualité en 2006 et proposer des mesures correctives.

Le niveau de ponctualité des trains de voyageurs du service national (i.e. retard inférieur à 5') qui, en 2005, était en moyenne de 95,6% a diminué au cours de l'année 2006 de 2,7 points pour arriver à un taux de ponctualité de 92,9%. Cette régression est surtout la conséquence des deux importants chantiers simultanés en cours d'exécution sur le site de la gare de Luxembourg. Cette situation implique, qu'en cas de retards, il n'y a pas assez de voies de réception disponibles pour gérer l'entièreté du trafic journalier et engendre l'encombrement de la gare de Luxembourg.

En ce qui concerne le trafic international, on constate que la régression est encore plus importante. En effet la régularité des trains internationaux a diminué de 6,7 points pour se positionner à 79,8%. L'axe de transit Bruxelles-Bâle avec un taux de ponctualité de seulement 60,2% reste la relation la moins ponctuelle.

Pour les relations transfrontalières, les axes Luxembourg-Trier et Luxembourg-Thionville sont les moins ponctuels (85,2% et 85,5%). Cette situation est identique à celle de 2005. En général, le taux de ponctualité du trafic transfrontalier a diminué de 4,7 points par rapport aux résultats de 2005. Le taux de ponctualité du trafic transfrontalier est pour 2006 de l'ordre de 86,4%.

2.1.9. Le transport de fret

Les analyses de la ponctualité relevée en gare de Bettembourg ont montré que 80,4% (84,8% en 2005) des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (77,4% pour les trains de fret internationaux et 85,6% pour les trains de fret nationaux).

Sur l'axe de transit France-Belgique le taux de ponctualité était de 77,9% à l'entrée et de 77,4% à la sortie du réseau ferré luxembourgeois.

2.1.9.1. *L'évolution du trafic fret*

Le tonnage total Fret accuse une progression de l'ordre de 11,7 %. Cette évolution positive s'explique surtout par une reprise conjoncturelle dans le domaine de la sidérurgie et par une augmentation sensible des trafics de transit.

Unité : millier de tonnes

Trafic total	2004	2005	2006	variations en %	
				2006/2005	2006/2004
Départ / Arrivée	7.999	6.215	6.725	+ 8,2	- 15,9
Transit	6.721	3.407	4.079	+ 19,7	- 39,3
Sous-total	14.720	9.622	10.804	+ 12,3	- 26,6
National	2.356	2.038	2.215	+ 8,7	- 6,0
Total	17.076	11.660	13.019	+ 11,7	- 23,8

Ce premier tableau montre une augmentation de 12,3 % pour le tonnage transporté en trafic international alors que le trafic national progresse de 8,7 %.

Unité : millier de tonnes-km

Trafic total	2004	2005	2006	variations en %	
				2006/2005	2006/2004
Départ / Arrivée	276.888	222.088	239.550	+ 7,9	- 13,5
Transit	241.951	123.041	146.572	+ 19,1	- 39,4
Sous-total	518.839	345.129	386.122	+ 11,9	- 25,6
National	81.195	74.938	80.072	+ 6,9	- 1,4
Total	600.034	420.067	466.194	+ 11,0	- 22,3

Les tonnes/kilomètres effectuées augmentent de 11,9 % en trafic international et de 6,9 % en trafic national.

2.1.9.2. *Le trafic intérieur*

La progression de 8,7 % du trafic national concerne surtout le secteur de la sidérurgie.

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

L'augmentation de 8,2 % se manifeste surtout dans les secteurs de la sidérurgie (ferrailles, demi-produits et produits finis), des matériaux de construction et du trafic combiné.

2.1.9.4. *Le trafic de transit*

Après une chute dramatique des tonnages en 2005 le trafic de transit a de nouveau progressé de 19,7 % en 2006. Cette croissance concerne surtout le trafic combiné.

2.1.9.5. Le trafic combiné

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

Unité : millier de tonnes

<i>Trafic intermodal</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2006/2005</i>	<i>2006/2004</i>
International					
Départ	94,4	110,5	119,3	+ 8,0	+ 26,4
Arrivée	80,0	83,0	117,4	+ 41,4	+ 46,8
Transit	3.180,9	1.836,7	2.834,5	+ 54,3	-10,9
Sous-total	3.355,3	2.030,2	3.071,2	+ 51,3	- 8,5
National	34,9	31,8	39,4	+ 23,9	+ 12,9
Total général	3.390,2	2.062,0	3.110,6	+ 50,9	- 8,2

Unité : millier de tonnes - km

<i>Trafic intermodal</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2006/2005</i>	<i>2006/2004</i>
International					
Départ	1.585	2.725	3.278	+ 20,3	+ 106,8
Arrivée	1.899	2.357	3.606	+ 53,0	+ 89,9
Transit	113.232	65.976	101.791	+ 54,3	- 6,9
Sous-total	116.716	71.058	108.675	+ 52,9	- 6,9
National	1.674	1.523	1.890	+ 24,1	+ 12,9
Total général	118.390	72.581	110.565	+ 52,3	- 6,6

Le trafic combiné accuse une progression de 52,3 % en tonnages transportés.

L'augmentation des tonnages s'explique d'une part par l'acquisition de certains nouveaux trafics et d'autre part par le retour de certains trafics de transit perdus à la voie allemande en 2005.

Les analyses de la ponctualité relevée en gare de Bettembourg ont montré que 80,4% (84,8% en 2005) des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (77,4% pour les trains de fret internationaux et 85,6% pour les trains de fret nationaux).

Sur l'axe de transit France-Belgique le taux de ponctualité était de 77,9% à l'entrée et de 77,4% à la sortie du réseau ferré luxembourgeois.

2.1.10. Les ressources humaines

2.1.10.1. Le personnel actif

Le tableau ci-après regroupe les embauchages, s'élevant au total à 48 agents, respectivement les reprises soit par exemple après un congé sans traitement (8 agents), soit d'une filiale CFL (1 agent), réalisés au cours de l'exercice 2006 pour la société mère des CFL :

Carrière inférieure :	14
Carrière artisanale :	14
Carrière moyenne :	1
Carrière supérieure :	25
Employé privé :	2
Ouvrier :	1
Total :	57

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 89, l'effectif sur place a connu une diminution de 32 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 2926 ETP¹, tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2006 s'est élevé à 2953 personnes.

Ci-après le tableau récapitulatif du personnel du groupe CFL sur place en date du 31 décembre 2006 :

	<i>Hors statut</i>	<i>Cadre permanent</i>	<i>Personnel auxiliaire</i>	<i>Autres</i>	<i>TOTAL</i>	<i>ETP à déduire²</i>	<i>TOTAL ETP</i>
Société mère	43	2882	23	5	2953	27,85	2925,15
ELC	0	41		10	51	1	50,00
CFL-Evasion	0	2		6	8	0,5	7,50
CFL-Immo	1	6		2	9	0,5	8,50
C.L.B. S.A.	0	0		59	59		59,00
ACTS S.A.	0	0		6	6		6,00
Totaux	44	2931	23	88	3086	29,85	3056,15

2.1.10.2. Personnel retraité

A la date du 31 décembre 2006, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3799.

2.1.11. Les moyens d'exploitation

¹ Equivalent Temps Plein

² mi-temps, temps partiel

2.1.11.1. Les installations fixes et les équipements

2.1.11.1.1. Le réseau ferré

Le réseau ferré luxembourgeois, dont les CFL ont en charge la gestion conformément à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, 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 2006, la longueur totale des lignes s'élève à 275 kilomètres, dont 140 kilomètres à double voie et 135 kilomètres à voie unique.

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

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

2.1.11.1.2. Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

Poursuite de l'installation du système de sécurité ERTMS / ETCS

Après la mise en service des lots 1 et 2 en 2005, le programme de réalisation a été modifié et les lots 4 (ligne de Bettembourg frontière à Luxembourg) et 5 (gare de Luxembourg) ont été avancés afin d'être achevés pour l'arrivée du TGV le 10 juin 2007.

2.1.11.1.3. Les grands projets d'investissement

Raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et de Findel.

- Les CFL ont entamé les études Avant-Projet Détaillé des équipements ferroviaires (voie, caténaires, signalisation et télécommunication) et du volet génie technique. Par ailleurs les haltes souterraines Höhenhof, Somaco et Kalchesbrück sont complètement passées en revue par les Architectes Fritsch et BENG.
- Mise en soumission de la mission d'études pour la mise à double voie du tronçon de Luxembourg à Sandweiler.

Arrêt ferroviaire à la nouvelle Aérogare.

- Début des travaux de gros œuvre du lot T1.

Ligne Zoufftgen-Luxembourg.

- Aménagement d'une troisième voie dans le triangle de Fentange et aménagement d'installations de réchauffage d'aiguilles en gare de Berchem (Secteur Berchem-Nord et triangle de Fentange ainsi que Alzingen et Bif). Achèvement des travaux.

Mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg.

- Poursuite des études de génie civil (tronçons 1 et 2) concernant la mise à double voie de la ligne ainsi que des études relatives aux mesures compensatoires concernant la protection de la nature. Achèvement des études géotechniques afférentes.
- Poursuite des études en vue de la suppression des passages à niveau de la ligne sous le pilotage de l'Administration des Ponts et Chaussées.
- Adjudication des études en vue de l'aménagement de potences de signalisation entre Pétange et Schouweiler.
- Réalisation des études en vue de la reconstruction du passage inférieur situé au point kilométrique 18,031 (Cessange).
- Etudes pour l'aménagement des équipements de télécommunications.
- Mise en soumission des travaux de génie civil pour la réalisation des plates-formes et pour la construction des infrastructures des haltes ferroviaires et des ouvrages d'art entre Schouweiler et Dippach-Reckange.
- Début des travaux de génie civil pour la suppression du passage à niveau N° 2 à Bascharage. Adjudication des travaux de génie civil pour la suppression du passage à niveau N° 6 à Leudelange.
- Achèvement des travaux de génie civil concernant les ouvrages d'art entre Pétange et Bascharage-Sanem.
- Réalisation des travaux de génie civil pour l'aménagement des plates-formes des voies entre Pétange et Bascharage-Sanem.
- Adjudication et début des travaux d'aménagement des plates-formes des voies pour le tronçon entre Bascharage-Sanem et Schouweiler.
- Poursuite des travaux de génie civil pour la construction des infrastructures de la halte de Bascharage-Sanem et pour les ouvrages d'art entre Bascharage-Sanem et Schouweiler.
- Adjudication et début des travaux de génie civil pour la construction d'un mur de soutènement à Bascharage.
- Pose de nouveaux supports caténaires entre les points kilométrique 0,900 et 3,341 et les points kilométrique 4,486 et 5,000 en vue de l'électrification de la deuxième voie.
- Pose partielle de la nouvelle voie droite entre Pétange et Bascharage-Sanem et travaux de voie pour la mise en place de 6 appareils de voie (embranchement LUXGUARD et sortie Pétange).

Aménagement de la tête Nord de la Gare de Luxembourg.

- Construction d'un nouveau viaduc à Pulvermuehle. Les études d'Avant-Projet Détaillé ainsi que la constitution d'un dossier de demande d'autorisation « Etablissements classés » ont été poursuivies.
- Poursuite des études pour la modernisation des installations fixes dédiées aux voyageurs ainsi que pour le réaménagement du parvis de la gare de Luxembourg.
- Etudes pour l'aménagement des équipements de télécommunications.
- Poursuite des travaux de génie civil à réaliser dans le cadre du projet de modernisation des installations fixes dédiées aux voyageurs de la gare de Luxembourg.
- Adaptations des Installations de traction électrique suite à la reconstruction et modernisation des quais à voyageurs et des marquises.

- Dépose de la voie 6 et renouvellement des voies 5 et 7 en traverses en béton.
- Adaptation et déplacement des câbles de signalisation et de télécommunications en vue de la modernisation des installations fixes dédiées aux voyageurs.

Gare de Luxembourg. Aménagements Têtes Sud et Ouest

- Poursuite des études relatives à la reconstruction du saut de mouton situé au point kilométrique 15,748.
- Adjudication et début des études en vue de la reconstruction des passages supérieurs situés au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (rue d'Alsace) et au point kilométrique 0,226 de la courbe de raccordement Sud (rue de Muehlenweg).

Nouvelle gare ferroviaire à Belval-Usines

- Remise du dossier Avant-Projet Détaillé définitif en novembre 2006. La procédure de soumission pour la mission de maîtrise d'œuvre est en cours. Les procédures d'autorisation et les études du déplacement de l'oxydure Airliquide sont en cours.
- Réalisation des études en vue de la construction d'ouvrages routiers (liaison Micheville et liaison Sud) croisant les voies ferrées.
- Démolition du chalet Sonnebléck.
- Début des travaux de réalisation d'une tranchée pour les lignes haute tension 220kV CEGEDEL entre la halte Belval-Usines et le poste Oxylux.
- Commencement des travaux de déplacement du CR168 par les Ponts & Chaussées.
- Mise en soumission des travaux de génie civil en vue du déplacement de câbles du réseau d'alimentation électrique.

Nouvelle antenne ferroviaire de Belval-Usines à Belvaux-Mairie

- Remise d'un dossier complémentaire au dossier Avant-Projet Sommaire initial par le bureau d'études Schroeder & Associés. La procédure de soumission pour une mission de maîtrise d'œuvre pour un nouvel arrêt provisoire Belval-Lycée est en cours.

P&R à Belval-Usines

- Remise d'un dossier complémentaire au dossier Avant-Projet Sommaire initial par le bureau d'études Schroeder & Associés.

Tunnel ferroviaire Galgebiert

- Début des études Avant-Projet Sommaire du tunnel ferroviaire Galgebiert par le bureau d'études Schroeder & Associés.

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

- Etudes pour l'aménagement des équipements de télécommunications.
- Construction d'un souterrain pour voyageurs et d'un deuxième quai en gare de Dudelange-Usines.
- Adaptations des installations de traction électrique dans le cadre de la construction d'un nouveau quai à voyageurs en gare de Dudelange-Usines.

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

- Réalisation des études de piquetage.

- Achèvement des travaux de gros-œuvre de la partie du hall de nettoyage abritant les locaux techniques. Achèvement des travaux de parachèvement dans les locaux abritant le poste d'aiguillage du Centre de Remisage en date du 22 décembre 2006.
- Achèvement des travaux de gros-œuvre aux galeries techniques et à la couverture du tunnel de la Pénétrante Sud.
- Adjudication des travaux de gros-œuvre pour la construction du Centre de Réparation Rapide.
- Début des travaux de génie civil pour l'aménagement des faisceaux R1 à R3.
- Début des travaux de pose des voies des faisceaux R1 à R3 et des phases transitoires.
- Travaux de voie relatifs à la situation transitoire phase 1. Pose d'appareils de voie et des voies courantes. Aménagement de voies d'accès provisoires.

Renforcement de l'alimentation électrique

- Installation du système d'alimentation à 2x25 kV par la mise en place de deux feeders aériens entre les postes à autotransformateurs de Hagelsdorf (point kilométrique 25,600) et de Merttert (point kilométrique 33,800) sur la ligne Luxembourg-Wasserbillig.
- Mise en service définitive du poste à autotransformateurs de Merttert en date du 28 août 2006.
- Travaux de construction de la ligne haute tension 225 kV entre Huncherange et Berchem.
- Réalisation de la plateforme et de la partie 225 kV de la sous-station de Berchem.

Installation d'un système de contrôle de la vitesse des trains.

- Étude, fourniture, montage, programmation et mise en service d'un système de contrôle de vitesse ERTMS / ETCS sur le réseau ferré luxembourgeois.
- Lot 3: Bürden - Troisvierges. Etudes en cours.
- Lot 4: Luxembourg - Dippach-Reckange. Réalisation des travaux d'études et de programmation ainsi que des travaux de montage en campagne.
- Lot 5: Zoufftgen – Bettembourg – Berchem – Syren – Alzingen et Bettembourg – Volmerange. Commencement des travaux d'études et de programmation ainsi que les travaux de montage en campagne.

Gare de Bettembourg

- Adaptations et modifications des installations en cabine et en campagne du poste de signalisation pour permettre l'aménagement du système ETCS.

2.1.11.1.4. *Autres projets et travaux*

- Renouvellement et entretien aux bâtiments et ouvrages.

Ligne du Nord

Ligne de Kautenbach à Wiltz

- Achèvement des études (phase 4) concernant la stabilisation des pieds de talus situés sur le tronçon entre les points kilométriques 7,200 et 8,300.
- Achèvement des travaux en vue de la reconstruction de 23 aqueducs entre les points kilométriques 62,000 et 91,000.

- Poursuite des études en vue de la sécurisation des talus situés entre les points kilométriques 37,149 à 37,641 et 37,798 à 37,641 et 69,930 à 70,060 et 73,250 à 73,700 avec le Service de la Gestion de l'Eau et le Ministère de l'Environnement.

Gare de Dommeldange :

- Installation de 3 plate-formes mobiles pour personnes handicapées.
- Passage à niveau 18 à Heisdorf : Poursuite des études d'Avant-Projet Sommaire avec l'Administration des Ponts et Chaussées en vue de la suppression de ce passage.

Gare de Mersch :

- Adjudication et début des travaux de génie civil et de génie technique pour l'aménagement de 2 ascenseurs dans le souterrain Nord.
- Réalisation d'un chemin d'accès du C.R.183 vers le quai II en vue de l'implantation du lycée LTPES à Beringen.
- Continuation des travaux de remise en état de l'ancien poste directeur Nord.

Gare d'Ettelbruck :

- Adjudication des études en vue de la reconstruction du pont rivière situé au point kilométrique 47,072 (gare Ettelbruck) .
- Réalisation des études en vue de supprimer ou de conforter l'ouvrage voûté situé au point kilométrique 47.072 (« Scheisbach » en gare d'Ettelbruck).
- Pont rivière au point kilométrique 54,147 (Michelau) : Réalisation des études relatives à la remise en état complète de l'ouvrage et mise en soumission des travaux de génie civil.
- Construction des abris pour voyageurs respectivement vélos en gares de Kautenbach et Diekirch.

Gare de Troivierges :

- Sécurisation du remisage du matériel roulant voyageur à Troisvierges-Biwisch. Achèvement des travaux de génie civil, de menuiserie et de génie technique pour l'installation d'un éclairage.

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig :

- Construction des abris pour voyageurs respectivement vélos en gares de Munsbach, Wecker et Mertert.
- Début des travaux en vue de la réalisation de potences pour installations de signalisation en gare de Wecker et Oetrange.
- Aménagement de plate-formes pour les postes signalisation décentralisés en gare d'Oetrange, Roodt et Wecker. Les travaux de finition sont en cours d'exécution.

Gare de Wecker :

- Poursuite des études en vue de la prolongation de la voie 3 et pour la mise en place de potences et portique de signalisation.

Gare de Wasserbillig :

- Exécution des travaux de génie civil relatifs au prolongement des quais à voyageurs.

Ligne de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange

- Réalisation des travaux de génie civil, de serrurerie et de carrelage relatifs à la construction du nouvel arrêt « Lamadelaine ». Mise en service de l'arrêt le 10 décembre 2006.

Ligne de Pétange à Esch/Alzette

- Remplacement des garde-corps vétustes du viaduc en gare d'Esch/Alzette.
- Réalisation des études géotechniques et des missions d'études de confortement en vue de la stabilisation des zones de talus instables de la ligne (points kilométriques 2,050 à 2,300 et 3,180 à 3,200).
- Construction des abris pour voyageurs respectivement vélos en gare de Differdange.
- Réalisation des études relatives au prolongement des quais au point d'arrêt de Belval-Rédange et en gare de Rodange.
- Achèvement de l'étude concernant l'extension du parking en gare de Belvaux-Soleuvre.

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen

- Achèvement des travaux de renouvellement des quais à voyageurs et d'extension du parking P&R en gare de Bertrange-Strassen.
- Construction des abris pour voyageurs respectivement vélos en gare de Capellen.
- Mise en soumission des études en vue de la reconstruction du passage inférieur et pont rivière au point kilométrique 16,450.

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg

Gare de Bettembourg :

- Remise en état de la toiture (réfection en recherche) et la remise en état de la façade du bâtiment-voyageurs.
- Etude de la mise en conformité et en sécurité du PDC Bettembourg.
- Réalisation des études géotechniques et des études de confortement en vue de la stabilisation de la zone de talus instable située entre les points kilométrique 12,800 et 12,950.
- Réalisation des études géotechniques et de génie en vue de la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 11,615 (Fentange).

Ligne Bettembourg - Esch/Alzette – Audun-le-Tiche

- Adjudication et début des études en vue de l'aménagement d'un nouvel arrêt « Kreuzheck » à Schiffflange.
- Achèvement des travaux relatifs au renouvellement de deux aqueducs et du drainage sur le tronçon de Noertzange à Schiffflange.
- Poursuite des travaux relatifs à la remise en état du passage inférieur situé au point kilométrique 6,571.
- Réalisation des études en vue de sécuriser le passage inférieur situé au point kilométrique 11,300 (Audun-le-Tiche) et d'augmenter la hauteur libre sous le tablier.

Ligne de Berchem à Oetrange

- Réalisation des études pour le renouvellement des passages inférieurs de la ligne et mise en soumission les travaux de génie civil.

Ligne de Bettembourg à Dudelange

- Achèvement des travaux de renouvellement du quai à voyageurs à Dudelange-Ville .
- Poursuite des travaux de renouvellement et d'extension du parking P&R à Dudelange-Ville.
- Début des travaux de modernisation des quais à voyageurs à Dudelange-Centre et Dudelange-Burange.

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

- Réalisation des travaux de génie civil pour la confection d'une plate-forme de ferroutage type "Modalohr".
- Adjudication de la commande pour la fourniture des systèmes au sol et réalisation de la pose des installations.
- Réalisation des études en vue d'aménagement d'une plate-forme pour les 2 voies de réparation des wagons du type "Modalohr".
- Dépose d'un appareil de voie du profil U33, de 650 m' de voie courante du profil U33 et d'un heurtoir.

Réseau ferré

- Réalisation des travaux relatifs à la fourniture et la pose d'installations d'information aux voyageurs en gares de Mamer, Bertrange-Strassen, Dudelange-Ville, Dudelange-Burange, Dudelange-Centre et Lamadelaine.
- Réalisation des études et des travaux en vue de procéder à la sécurisation contre des chocs de véhicules routiers de divers passages inférieurs par la mise en place de poutres et portiques pare-chocs.
- Réalisation des études en vue de la sécurisation des tunnels du réseau ferré.

- Renouvellement et modernisation aux installations de voie

Ligne Luxembourg - Troisvierges

- Renouvellement de 5500 m' de voie courante sur 5 tronçons de la voie gauche entre Luxembourg et Heisdorf (entre les points kilométriques 18,440 et 24,525).

Ligne Luxembourg - Kleinbettingen

- Renouvellement de 3000 m' de voie courante en profil UIC60 entre Luxembourg et Bertrange-Strassen (voie gauche entre les points kilométriques 1,750 et 4,750).

Ligne Bettembourg - Esch/Alzette

- Renouvellement partiel de 1840 m' de voie courante à savoir :
- Voie droite 880 m' du point kilométrique 3,170 au point kilométrique 4,050.
- Voie gauche 960 m' du point kilométrique 3,120 au point kilométrique 4,080.

Gare de Cruchten

- Renouvellement des 2 appareils de voie N° 203 et 204 du profil UIC60 avec les voies encadrantes.

Gare d'Oetrange

- Dépose de 2 appareils de voie du profil U33 respectivement S54 avec les voies encadrantes et de 320 m' de voie courante.
- Pose de 2 appareils de voie du profil S54.
- Pose de 90 m' de voie courante en profil UIC54.
- Pose de 240 m' de voie courante en profil S54.

Gare de Roodt

- Dépose de 3 appareils de voie du profil S49 respectivement UIC60 avec les voies encadrantes et 100 m' de voie courante.
- Pose de 120 m' de voie courante en profil UIC60.

Gare de Wecker

- Dépose d'un appareil de voie du profil U33 avec les voies encadrantes et de 300 m' de voie courante.
- Pose de 280 m' de voie courante en profil S54.
- Déplacement d'un appareil de voie du profil S54.

Gare de Wasserbillig

- Remplacement de 4 appareils de voie du profil UIC60 par 4 appareils de voie du profil UIC60 sur supports en béton avec les voies encadrantes.

Gare de Bettembourg

- Secteur Ouest « Celula » : Remplacement de 4 appareils de voie du profil S49 respectivement UIC60 par 4 appareils de voie du profil UIC60 avec les voies encadrantes.
- Secteur Sud « Därebësch » : Remplacement de 5 appareils de voie du profil UIC60 par 5 appareils de voie du profil UIC60 avec les voies encadrantes.

Gare de Mersch

- Aménagement des installations voie en vue de la création d'un accès provisoire.
- Dépose d'un appareil de voie du profil U33 avec les voies encadrantes et de 50 m' de voie courante.
- Pose de deux heurtoirs

Réseau ferré

- Sécurisation des appareils de voie en profil UIC60 par le remplacement des demi-aiguillages.
- Sécurisation des appareils de voie du type TJD-S54-190-1:9 par le remplacement de 192 demi-aiguillages.
- Aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie.
- Adaptations et modernisation aux installations de signalisation, de télécommunication et de vidéosurveillance.

Passages à niveau

- Equipement de 5 passages à niveau de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée dans le cadre du projet de modernisation et uniformisation des passages à niveau sur le réseau CFL
- Il s'agit en l'occurrence des passages à niveau no. 22, 25 et 20a de la ligne Luxembourg – Troisvierges, du passage à niveau no. 6 de la ligne Luxembourg – Bettembourg/frt. et du passage à niveau Haneboesch à Sanem / Differdange.

Gare de Luxembourg

- Mise en service le 30 avril 2006 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 parvenus.
- Mise en service d'un système d'annonce et de suivi automatique des trains redondant.
- Aménagement à titre d'essai en date du 27 respectivement du 30 avril 2006 de deux signaux fixes de barrage réalisés en technologie LED et de deux unités de contrôle / commande électroniques pour appareils de voie.
- Etude pour l'aménagement des équipements de télécommunications du nouveau centre de vente et d'accueil.

Gare de Bettembourg

- Etude, fourniture et montage d'un poste de commande téléphonique universel, d'équipements de sonorisation, d'équipements radio-téléphoniques et d'appareils enregistreurs, dans le cadre de la modernisation des installations de télécommunications.

Triage Central de Bettembourg - Dudelange

- Modernisation des installations logistiques, à savoir le remplacement des asservisseurs de freins analogiques par des asservisseurs de freins informatisés (AFI).

Gares d'Oetrange, Roodt et Wecker

- 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 de Wasserbillig. Mise en service le 30 octobre 2006.
- Étude pour l'aménagement d'installations de réchauffage d'aiguilles en gare de Roodt, Wecker et Oetrange.
- Montage et mise en service de nouveaux postes de commande téléphonique universel, d'équipements de sonorisation, d'équipements radiotéléphoniques et d'appareils enregistreurs.

Réseau à fibres optiques

- Pose, montage et mise en service de câbles à fibres optiques sur la ligne d'Ettelbruck à Diekirch.
- Pose du câble à fibres optiques sur le tronçon de ligne de Mersch à Ettelbruck.
- Etude pour la pose, le montage et la mise en service des câbles ainsi que des travaux de terrassement pour les besoins de la pose des câbles à fibres optiques sur le tronçon de ligne Ettelbruck – Troisvierges/frontière.

Réseau radio numérique intégré

- Planification de la couverture et de la performance du réseau radio mobile numérique ERTMS GSM-R en fonction des besoins de tous les utilisateurs de cette infrastructure intégrée, y compris les applications sécuritaires de contrôle / commande des trains.
- Préparation des sites des stations de base et élaboration des cahiers de charges techniques.

- Adaptation et modernisation des installations de traction électrique.

Ligne Luxembourg - Wasserbillig

- Déplacement de la section de séparation de phases « Stadtgrund » du point kilométrique 1,720 au point kilométrique 5,150 « Scheidhof ».
- Remise à niveau des installations de traction électrique entre les points kilométriques 5,000 et 9,000 (gare de Sandweiler).
- Installation d'un câble de protection aérien à fibres optiques entre les gares d'Oetrange et de Wasserbillig et de l'antenne Wasserbillig - Merttert-Port.

Ligne Luxembourg - Troisvierges

- Adaptation des installations de traction électrique comme suite au renouvellement complet des installations de voie du tronçon de ligne entre Luxembourg et Heisdorf.

Gare de Wecker

- Mise à niveau des installations de traction électrique (points kilométriques 26,650 - 28,450) complétée par les adaptations respectives du découpage électrique.

Centre de Remisage et de Maintenance

- Electrification des voies 70, 71, 72, 75 et 75b.

- Projets Transport Public

Gare de Wasserbillig

- Montage et mise en service d'un système d'information dynamique aux voyageurs dans le souterrain et sur les nouveaux quais prolongés.

Halte de Lamadelaine

- Montage et mise en service d'un système d'information dynamique aux voyageurs sur les quais.

2.1.11.1.5. *Le matériel roulant*

- Le matériel de traction

Au cours de l'année 2006, les CFL ont pris en location auprès de la société Angel Trains Cargo deux locomotives diesel-hydraulique de manœuvre supplémentaires du type VSFT G1206 pour les besoins de CFL Cargo.

Les moyens de traction dont disposent les CFL au 31.12.2006 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 Diesel-électriques de ligne,
- 12 locomotives Diesel-électriques de manœuvre,
- 11 locotracteurs,
- 10 locomotives diesel-hydraulique de manœuvre en location,
- 4 locotracteurs en location.

- Le matériel roulant voyageurs

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comprend au 31.12.2006:

- 22 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz,
- 12 automotrices électriques à 2 niveaux bitension 1,5kV/25kV,
- 2 automotrices électriques à courant continu 3 kV,
- 2 autorails Diesel doubles,
- 16 voitures "CORAIL" climatisées utilisées dans un parc commun SNCF-CFL et destinées au trafic international,
- 52 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 2ième classe,
- 15 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 1ière et 2ième classe,
- 18 voitures pilotes à 2 niveaux de 1ière et 2ième avec compartiment multifonctionnel apte au transport de personnes à mobilité réduite,
- 8 voitures omnibus « Wegmann » marquées RIC et avec blocage des portes mis à disposition du Service des Sites et Monuments pour des trains touristiques.

Ventes des autorails de la série 2100 et des automotrices des séries 250/260 :

Avec la mise en service des voitures à deux niveaux respectivement des automotrices TER2Nng, les CFL disposent d'une capacité confortable en matériel roulant permettant aux CFL de procéder en 2006 à la vente des 6 autorails de la série 2100 (nouveau propriétaire: SNCF) et des 7 automotrices des séries 250/260 (nouveau propriétaire: SC SOFTRONIC SRL – CRAIOVA (Roumanie)).

ETCS :

Suite aux résultats positifs obtenus lors des différentes marches régulières en service commercial provisoire avec les engins des séries 2100 et 2000, les CFL ont décidé de donner suite au projet et d'entamer la deuxième phase.

Ainsi au cours du mois de mars 2006, les CFL et ALSTOM Belgium S.A. ont signé le marché relatif à la fourniture et l'installation du système de sécurité européen unifié ERTMS/ETCS niveau 1 sur les 18 automotrices électriques restantes de la série 2000.

Fin 2006, le système ETCS niveau 1 est installé sur neuf automotrices de la série 2000 et trois locomotives de la série 3000.

Réversibilité :

Afin de pouvoir exploiter les locomotives de la série 3000 avec les nouvelles voitures à deux niveaux 2N Bombardier en rames réversibles, les CFL ont signé, en 2005, deux marchés avec les firmes ALSTOM et BOMBARDIER pour la fourniture et l'installation d'un système d'adaptation électrique sur les locomotives CFL de la série 3000.

Fin 2006, le système d'adaptation électrique est installé sur dix locomotives de la série 3000.

Opération mi-vie des automotrices électriques Z2 :

Les opérations de maintenance à mi-vie des automotrices électriques de la série 2000 (Z2) sont programmées à partir de 2007. Il est envisagé, de se limiter aux travaux absolument nécessaires c.-à-d. au remplacement du WC "ouvert" par un WC à rétention, à des réparations au niveau de la caisse et du châssis, à des travaux de peinture (nouvelle livrée) et éventuellement au renouvellement du revêtement du sol.

Afin de simplifier l'entretien, de réduire les coûts d'approvisionnement et de garantir la pérennité des installations du Système d'Information aux Voyageurs (SIV), il est également envisagé d'adapter l'ancien système à celui installé sur les voitures 2 niveaux (DOSTO) et provenant de la firme GSP.

2.1.11.1.6. Le matériel remorqué fret

Locations :

- 22 wagons Rbps ont été loués auprès de France Wagons pour renforcer le parc de wagons de grande longueur.
- 160 wagons Rpss ont été loués auprès de ERR (European Rail Rent) donc 129 wagons ont été livrés en 2006.
- 80 wagons Rs ont été loués auprès de France Wagons.
- 50 wagons Snps ont été loués auprès de ERR.

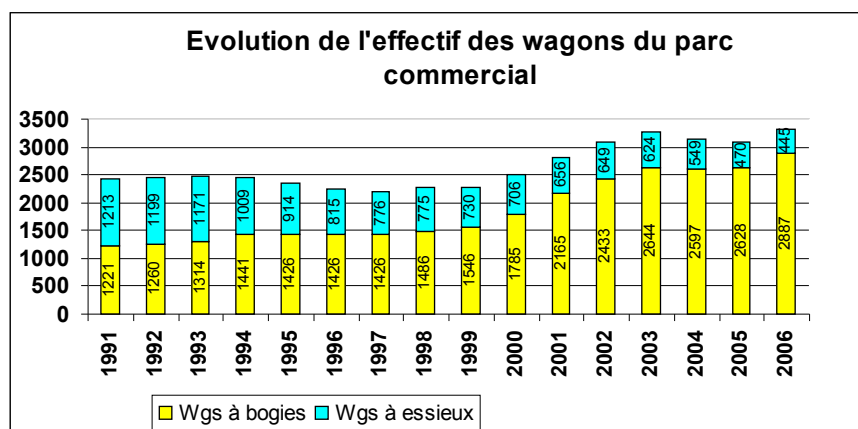
Acquisitions :

- 2 wagons à bogies à toit ouvrant et déchargement automatique du type Tadkks ont été acquis comme wagons de réemploi pour remplacement d'un wagon déclaré comme économiquement non réparable et pour garantir une réserve de 2 wagons pour ce transport.
- Les 58 wagons Rbps, loués auprès de la B-Cargo, sont entrés en 2006 dans la propriété des CFL.

Retraits :

- 20 wgs Sgns loués ont été retirés du parc suite à une résiliation du contrat de location entre les CFL et AAE.
- 53 wagons ont été mis hors service suite avarie grave ou mauvais état général, dont :
 - 25 wagons à 2 essieux,
 - 4 wagons à bogies,
 - 24 wagons de service.

Evolution de l'effectif des wagons du parc commercial :



En fin d'exercice 2006 le parc du matériel remorqué fret des CFL comptait un total de 3332 wagons, dont 684 wagons loués. Le parc commercial se présente de la façon suivante:

- 399 wagons tombereaux, dont 186 à déchargement automatique,
- 18 wagons couverts de type ordinaire,
- 21 wagons couverts de type spécial,
- 264 wagons plats à 2 essieux,
- 2309 wagons plats à bogies dont 487 de grande longueur utile (24 et 25 m) et 242 à couverture mobile,
- 8 wagons à bogies pour le transport de conteneurs (jusqu'à 40'),
- 245 wagons à bogie de type spécial à berceaux et à couverture mobile pour le transport de coils,
- 68 wagons à toit ouvrant, dont 18 à 2 essieux et 50 à bogies. 50 wagons sont munis d'un système de déchargement automatique.

98,80 % de ces wagons, soit 3292 unités, sont aptes au trafic international. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

En 2006 la capacité de transport du parc de wagons CFL a augmenté de 21.713 tonnes à 188.150 tonnes. La capacité moyenne par wagon a atteint 56,46 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 17,50 ans.

Le parc de wagons de service s'élève actuellement à 105 unités.

Particuliers :

La filiale ACTS a immatriculé auprès des CFL 124 wagons plats à bogies du type Slps.

2.1.11.1.7. Le matériel roulant routier

Le Service Activité Voyageurs Bus dispose d'un parc routier comprenant 30 autobus standard interurbains, 27 autobus articulés, dont 12 autobus urbains à plancher surbaissé.

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

En 2006, 4 autobus standard à plancher surbaissé et 7 autobus articulés à plancher surbaissé ont été fournis par Mercedes-Benz Leudelange.

2.1.11.2. L'informatique

2.1.11.2.1. Les réalisations software

Les CFL ont finalisé la mise en ligne de leur nouveau site Internet; parmi les nombreuses rubriques attractives du site, relevons l'espace Corporate avec, entre autres, les offres d'emploi, les offres immobilières, un espace réservé aux fournisseurs, ainsi que l'espace CFL-Cargo.

Les CFL ont adhéré au système informatique national de calcul des pensions de l'Etat (projet Sipe)

Au Service Finances a été mis en place un système de reconnaissance automatique des factures fournisseurs (système OCR)

Dans le domaine du fret, les CFL ont adhéré au projet européen Orfeus d'échange électronique de données commerciales pour les trafics internationaux.

Une application informatique gérant la succession de l'arrivée des trains en gare, sert de plateforme de communication en temps réel dans les gares de Luxembourg, Pétange, Bettembourg, Wasserbillig, Kleinbettingen, Belval et Esch/Alzette ; en 2007, une extension à d'autres gares est prévue .

Dans le domaine voyageurs, les CFL ont procédé, en partenariat avec la SNCB, au remplacement de leur application de ticketing par de nouvelles applications dénommées BeNe. Les systèmes informatiques de back-office ont été adaptés en conséquence.

Avant-projets

Diverses études ont été menées à bien notamment, la recherche de logiciels de suivi de projets d'infrastructure, la participation à la définition d'outils informatiques métiers pour la filiale CFL-Cargo et l'extension du système d'archivage électronique de documents.

2.1.11.2.2. L'infrastructure informatique

Les CFL ont migré la totalité de leur parc informatique PC (1.200 machines) vers de nouvelles stations de travail basées sur Windows XP et hébergeant les dernières versions des logiciels bureautiques.

Le réseau informatique X25 utilisé spécifiquement pour les applications fret de la SNCF a été supprimé et remplacé par des raccordements IP plus modernes et performants. Cette modification porte notamment sur la liaison télématique entre Luxembourg et Paris ainsi que sur une trentaine de stations de travail.

Dans le cadre du projet BeNe (Cf. ci-dessus), le réseau informatique X25 utilisé spécifiquement pour les applications voyageurs de la DB a été supprimé et remplacé par des raccordements IP plus modernes et performants. Ainsi, une liaison télématique redondante entre Luxembourg et Bruxelles a été mise en place ainsi qu'une trentaine de stations de travail dans les gares voyageurs.

2.2. Les transports publics

2.2.1. Les développements dans le domaine des transports

2.2.1.1. Le cadre légal

2.2.1.1.1. Loi du 25 janvier 2006 modifiant

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

Aux termes de l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004, la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics a fait l'objet d'une «

révision en vue d'une organisation commune des différents réseaux d'exploitation, respectueuse du principe de codécision entre instances responsables ». Dans cet ordre d'idées, la « Régie Générale des Transports Publics », en abrégé RGTP, a été remplacée par un établissement public qui prend la dénomination « Communauté des Transports », en abrégé CdT.

La modification de la loi du 29 juin 2004 susmentionnée a été publiée au Mémorial A - N° 17 du 31 janvier 2006 et est entrée en vigueur le 1er février 2006. La modification de la législation a eu pour conséquence essentielle que la fonction d'autorité organisatrice est réintégrée au sein du Ministère des Transports.

Les missions principales (planification de l'offre, détermination des prestations, politique tarifaire, négociation des contrats de service public, gestion financière et rémunération des opérateurs) sont ainsi exécutées par le Ministre des Transports, assisté par la Communauté des Transports qui fait des propositions y relatives et qui assume les missions dites secondaires.

Ainsi, conformément à l'article 7 bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, les missions de la Communauté des Transports consistent en :

- la promotion des transports publics,
- l'élaboration de propositions en matière tarifaire et d'organisation des transports publics,
- le développement de formes alternatives de mobilité,
- l'information et la communication avec le grand public notamment par le biais d'un système d'information intégré sur les services de transports publics et la gestion des réclamations,
- l'établissement de statistiques,
- l'accomplissement d'enquêtes et de comptages.

Sous son contrôle est gérée la *Mobilitéitszentral*, qui est à considérer comme la vitrine et le vecteur de communication du *Verkéiersverbond* auprès des utilisateurs des transports publics.

2.2.1.1.2. Loi du 24 juillet 2006 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

Les missions de la CdT ont été élargies par la loi du 24 juillet 2006 précitée.

Le principal objectif de ladite loi est de compléter la transposition en droit luxembourgeois des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, à savoir les directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE, et ce essentiellement par la mise en place de l'organisme indépendant compétent pour la répartition des sillons et la tarification des l'infrastructure ferroviaire.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et étant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure doivent être assumées par un organisme qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel. Ainsi les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier ces fonctions.

La Tripartite Ferroviaire qui a débuté le 24 octobre 2005 a décidé d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports, au sein de laquelle est créée une cellule "accès réseau". Cette cellule « accès réseau » exerce les pouvoirs et prend les décisions qui lui sont confiés en application de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. La cellule est composée d'au moins trois agents de la CdT. Les membres de la cellule prennent leurs décisions d'une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

2.2.1.1.3. Règlement grand-ducal du 21 juillet 2006 portant approbation du programme de la formation spéciale pour les agents visés à l'article 22, paragraphe 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

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

Il s'inscrit dans le cadre des mesures d'exécution de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

En vue d'assurer la sécurité et la sûreté dans les moyens de transports publics ainsi que dans les gares et d'améliorer l'efficacité de la surveillance, le législateur a décidé d'alléger les procédures judiciaires et a prévu à l'article 22 de loi modifiée du 29 juin 2004 précitée des règles de police.

La surveillance du respect des règles de police s'effectue notamment par le contrôle des titres de transport qui consistera à requérir l'exhibition du titre de transport et à percevoir à charge des fraudeurs découverts les surtaxes prévues à cet effet par la réglementation afférente (article 22 paragraphe 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée).

Ce contrôle est assuré par des agents qui ont à cet effet été spécialement formés et qui sont assermentés par le Ministre des Transports. Il s'agit d'agents relevant des opérateurs, de la Communauté des Transports ou bien du Ministère des Transports.

Il convient d'ajouter que les agents autorisés à procéder au contrôle du respect des règles de police en matière de transports publics ont la possibilité d'enjoindre à des personnes qui, dans les moyens de transports ou dans l'enceinte des gares, haltes et arrêts, se sont comportées de manière à troubler l'ordre ou à mettre en cause la sécurité, de quitter le véhicule et de s'éloigner les lieux.

La loi modifiée du 29 juin 2004 précitée prévoit en son article 22 paragraphe 3 qu'un règlement grand-ducal porte approbation du programme de la formation spéciale que doivent avoir suivies les agents concernés en vue de leur agrément par le Ministre.

2.2.1.1.4. Projet de règlement grand-ducal déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de transports publics.

Le projet de règlement grand-ducal en question a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 22 décembre 2006. La procédure réglementaire n'a pas encore aboutie.

Le projet de règlement grand-ducal s'inscrit également dans le cadre des mesures d'exécution de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

La loi modifiée du 29 juin 2004 précitée met l'accent sur une participation renforcée de tous les acteurs dans l'organisation des transports publics, en vue d'adapter l'offre des transports publics aux besoins des usagers. Dans cet ordre d'idées, la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée prévoit l'institution d'un comité des usagers des transports publics qui sera l'interlocuteur privilégié du Ministère des Transports en tant qu'autorité organisatrice, de la Communauté des Transports et des autres autorités publiques. En effet, l'article 21 de ladite loi dispose qu' « *il est institué un comité des usagers de transports publics dont l'objet est de servir de plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.* »

L'institution du comité des usagers permettra de faciliter le dialogue entre, d'un côté, les clients des transports publics et, de l'autre, les instances chargées de l'organisation et de l'exploitation de ces transports. Les usagers des moyens de transport public pourront ainsi faire connaître directement à l'autorité organisatrice des transports publics leurs besoins en mobilité et de formuler des suggestions en vue d'améliorer l'organisation des transports publics. Aussi le comité des usagers contribuera-t-il à une meilleure prise en compte des besoins en mobilité des usagers en ce qui concerne le fonctionnement quotidien de l'offre de transport public.

Le comité des usagers a également pour mission de répondre aux consultations du membre du gouvernement ayant les transports publics dans ses attributions sur toute question relative aux transports publics. Dans ce contexte il émettra des avis et soumettra au ministre des propositions en matière tarifaire et d'offre des services de transports publics.

En vue d'optimiser les travaux du comité des usagers, ses membres sont désignés parmi les associations ayant pour but de promouvoir le transports publics. Par ailleurs les différents départements ministériels concernés par les questions relatives aux transports publics tout comme la Communauté des Transports seront représentés au sein dudit comité.

2.2.1.2. La tarification des transports publics

Avec effet au 1^{er} mars 2006, le règlement tarifaire du 30 novembre 1990 a été remplacé par un nouveau texte de règlement qui prévoit e.a. le transport gratuit des bicyclettes dans les transports publics.

Pendant toute l'année 2006, les travaux ont été poursuivis dans le cadre d'un groupe de travail chargé de l'introduction d'un système de perception tarifaire électronique.

A noter que depuis le 1^{er} septembre 2006, tous les équipements d'oblitérateurs sont installés dans les gares et dans les bus.

Au vu d'un certain nombre de problèmes soulevés par différents opérateurs au sujet notamment des modalités de fonctionnement du système de perception tarifaire électronique ainsi que de l'appareil de contrôle proposé par le fournisseur, les Ministres des Transports et du Budget ont convenu en septembre 2005 de soumettre le projet à une analyse critique.

En mai 2006, le Ministre des Transports a soumis au Conseil de Gouvernement une note sur l'état du dossier e-go ainsi qu'une proposition portant sur la marche à suivre. Le Conseil approuva la démarche proposée par le Ministre des Transports consistant à faire élaborer au vu des dispositions de l'article 99 de la Constitution un projet de loi spéciale pour l'introduction d'un système de perception tarifaire électronique dans les transports publics nationaux suite à un audit fonctionnel et financier à confier à un expert externe.

Cette analyse confiée à KPMG Audit a permis de dégager quatre points critiques, voire de discorde, nécessitant un consensus préalable entre les quatre opérateurs concernés, que sont les CFL, les AVL, les TICE et le RGTR :

- 1) Le mode du « always check-in »
- 2) Le contrôle automatique de la courte distance
- 3) Les fonctions essentielles de l'appareil de contrôle
- 4) L'organisation des points de vente.

Compte tenu d'un certain nombre de faiblesses constatées par ailleurs dans la gestion du projet jusqu'à présent, KPMG a été chargé d'assister le Ministre des Transports en tant que « project manager » à partir de novembre 2006 dans le but de réaliser l'introduction du tarif électronique sur les lignes publiques du réseau national.

Lors d'une réunion en date du 16 novembre 2006, en présence de toutes les parties concernées, un consensus a été dégagé parmi les opérateurs sur les questions de principe restant à trancher en relation avec le projet sous rubrique.

2.2.2. Les transports publics par rail

2.2.2.1. Les transports nationaux

Les résultats des comptages en question ont permis d'enregistrer une progression de quelque 2,31 % par rapport à l'exercice 2005.

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Total annuel ;	14.378.221	14.054.223
Nombre (hebdomadaire) de clients du lundi au vendredi :	12.390.735	11.937.395
Nombre (hebdomadaire) de clients les samedi :	1.155.756	1.192.216
Nombre (hebdomadaire) de clients les dimanche :	831.730	924.612

Recettes réalisées dans le cadre du Service Public

Pour ce qui est des recettes réalisées dans le cadre du Service Public au cours de l'exercice 2006, une augmentation moyenne de 6.42 % du chiffre d'affaires a pu être constatée par rapport à celui se rapportant à l'exercice 2005. Dans ce contexte, il faut faire relever qu'en date du 1er mars 2006, les titres de transport du tarif d'union ont subi une majoration de 10% en moyenne.

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

- abonnements "courte distance" (+ 1,67 %)
- abonnements "réseau" (+ 3,58 %)
- abonnements "réseau 1re cl" (+ 5,25 %)
- abonnements "réseau 50%" (+ 6,90 %)

Prestations

Pour l'année horaire 2006, 1478 sillons de trains étaient alloués au 11.12.2005 dont 931 au trafic voyageurs et 237 au trafic fret. 310 sillons étaient des parcours de service ou des locomotives circulant à vide. Ces 1478 sillons représentaient 320 887 trains prévus de parcourir 7 899 197 km. Côté trains de voyageurs on note 235.379 trains ayant parcouru 6.335.200 km. Par rapport à l'an 2005 le nombre de trains voyageurs a augmenté de 0,57%, le kilométrage parcouru de 0,51%.

2.2.2.2. *Les transports régionaux transfrontaliers*

L'année 2006 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 appréciable de quelque 13,50 % par rapport à l'exercice antérieur;
- les cartes-train SNCB-CFL, dont notamment la relation Arlon-Luxembourg, destinées aux navetteurs fer belges, vendus à 17 726 exemplaires en 2006, représentent une augmentation considérable de quelque 19,00 % 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 69 exemplaires par mois.

2.2.3. Les transports publics par route

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

Les transports publics régionaux par route regroupés dans le cadre du RGTR consistent en 29 entreprises d'autobus privées et une entreprise publique, à savoir les CFL.

En 2006, 650 autobus (réserve comprise) affectés quotidiennement à l'exploitation du transport public régional ont desservi un total de 257 lignes publiques pour assurer une capacité suffisante à tous les voyageurs se déplaçant sur ces lignes notamment aux heures de pointe ;

→ matin : 6h30 – 9h00

→ soir : 16h00 – 19h00.

13 de ces lignes franchissent les frontières de nos pays voisins dont :

- 6 en Allemagne
- 3 en France
- 4 en Belgique.

L'évolution du kilométrage annuel parcouru par les autobus pendant les 3 dernières années est la suivante :

2004 : 33.518.140 km

2005 : 35.405.772 km

2006 : 37.749.292 km

L'évolution des coûts de ces prestations à charge du Ministère des Transports se présente comme suit:

2004 : 79.241.813.- €

2005 : 87.489.270.- €

2006 : 95.682.672.- €

Suivant les comptages organisés en 2006 par la Communauté des Transports, le nombre des passagers transports par dans les autobus du RGTR s'élève à quelque 122.000 par jour ouvrable.

Les réalisations au niveau de l'offre régulière de ces transports en 2006 se résument de la façon suivante :

Le 1^{er} janvier 2006, les lignes publiques nouvelles suivantes, ont été introduites :

- ❖ Ligne 282 Steinsel-Walferdange-Beggen-Kirchberg fonctionnant suivant une cadence horaire;
- ❖ Ligne 400 Ettelbruck-Colmar-Roost-Mersch fonctionnant suivant une cadence horaire ;
- ❖ Ligne scolaire 121 Junglinster-Hostert-Geesseknäppchen fonctionnant suivant les horaires des lycées ;
- ❖ Ligne scolaire 126 Oberanven-Senningen-Geesseknäppchen suivant les horaires des lycées.

Le 1^{er} février 2006 la ligne ouvrière 860 Clervaux-Hosingen-Vianden/S.E.O. a été créée dont l'horaire a été adapté aux heures de travail de la S.E.O.

Une autre ligne scolaire 151 Ahn-Wormeldange-Canach-Geesseknäppchen a vu le jour le 1^{er} février 2006.

A la même date, la cadence de la ligne coordonnée RGTR/AVL 16 Luxembourg-Howald a été relevée de 15 à 7,5 minutes aux heures de pointe.

Le 1^{er} avril 2006 un service scolaire a été introduit sur la relation Heiderscheid-Wiltz.

Le 1^{er} septembre 2006 date du changement officiel des horaires des autobus, des modifications d'envergure ont été appliquées dans l'offre de 74 lignes publiques, dont les plus importantes sont retenues ci-après :

- Nouvelle ligne (EUROBUS) 165 circulant entre Leudelange-Luxembourg/Ville et Contern-Medingen (cadence 60 minutes) ;
- Nouvelle ligne 262 Keispelt-Kehlen-Bridel-Kirchberg circulant toutes les 30 minutes ;
- Nouveau service 730 fonctionnant à raison de 6 voyages aller/retour par jour entre Howald-Luxembourg/Ville et le Cargo-Center ;
- Dédoublement de la cadence (de 60 à 30 minutes) de la ligne 175 Luxembourg-Mondorf-Remich ;
- Dédoublement de la cadence (de 60 à 30 minutes) de la ligne 197 Ottange-Rumelange-Luxembourg ;
- Introduction d'une cadence de 60 minutes sur les lignes 267 Pratz-Saeul-Luxembourg et 450 Grevenmacher-Remich ;
- Introduction d'horaires cadencés de 60 minutes sur les lignes 500 Echternach-Diekirch-Ettelbruck et 502 Beaufort-Diekirch-Ettelbruck ainsi que de 30 minutes sur la ligne 570 Stolzembourg-Diekirch-Ettelbruck avec la création du **Nordstadbus** entre Ettelbruck et Diekirch, y circulant toutes les 15 minutes dans les 2 directions.

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

100	Diekirch-Larochette-Luxembourg
128	Junglinster-Roodt/Syre-Luxembourg
177	Remich-Erpeldange-Luxembourg
140	Canach-Luxembourg
197	Ottange-Rumelange-Luxembourg

- Des bus de renfort ont également dû être mis en service sur les lignes scolaires :

501	Echternach-Diekirch-Ettelbruck
503	Beaufort-Diekirch-Ettelbruck
571	Stolzembourg-Diekirch-Ettelbruck

Le 1er novembre 2006 les lignes scolaires suivantes ont été renforcées par des autobus supplémentaires:

249	Steinfert-Geesseknäppchen
286	Steinsel-Geesseknäppchen
311	Bettembourg-Dudelange

Deux services scolaires nouveaux ont été créés sur les relations Boevange-Mersch-Limpertsberg (288) et Hoscheid-Kautenbach-Wiltz (605).

Du côté innovatif et afin de parer aux difficultés rencontrées dans la mise à disposition d'une capacité suffisante sur certaines lignes publiques, un autobus à double articulation a été mis en service sur la ligne 16 EUROBUS le 1^{er} juillet 2006, avec une capacité totale de 176 places.

Sur la relation transfrontalière 118 Trier-Mesenich-Luxembourg un autobus avec remorque circule depuis le 1^{er} juillet 2006, offrant une capacité de 102 places assises.

Toujours dans les relations transfrontalières, la ligne 155 (Saarlouis-Mertzig-Luxembourg) fonctionne suivant une cadence de toutes les heures depuis le 1^{er} mai 2006 et la ligne 157 Saarburg-Luxembourg, circule toutes les 2 heures.

Une nouvelle relation transfrontalière, toutes les heures, a été créée entre Grevenmacher et Wellen-Nittel (D) le 1^{er} septembre 2006 (ligne 132).

Durant l'année 2006, les transport publics RGTR ont offert des services spéciaux à différentes manifestations d'envergure, telles que e.a. ;

- le passage du Tour de France (Esch/Alzette)
- le marathon dans la Ville de Luxembourg
- la veille de la Fête Nationale
- la Schueberfouer
- l'ouverture de l'année culturelle 2007 dans la Ville de Luxembourg.

2.2.3.2. Le Service Bus des CFL

Le Service Activité Voyageurs Bus, 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 149, est attaché au poste central de Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbrück.

Luxembourg	Echternach	Ettelbrück
------------	------------	------------

115	20	14
-----	----	----

Pendant l'exercice 2006, le personnel de conduite a totalisé 4.975.579 km, dont 4.780.411,80 km dans le cadre du contrat de service public (RGTR).

L'atelier de réparation du Service Activité Voyageurs Bus a pour charge l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 57 autobus et 185 véhicules de service.

2.2.3.3. La coopération avec les TICE (Tramways Intercommunaux dans le Canton d'Esch)

Sur base d'une convention signée en 1979 entre l'Etat et le Syndicat des TICE, le Ministère des Transports entretient une coopération étroite dans l'organisation et l'exploitation du réseau des 9 communes des TICE.

Suite à une réforme de son réseau en 2005 des adaptations y ont été apportées en septembre 2006 du chef d'une nouvelle ligne 15 entre la Gare d'Esch/Alzette et le nouveau site Belval.

La cadence a en outre été augmentée sur la ligne 3 (30 à 15 minutes) et l'itinéraire de la ligne 14 Rodange-Pétange-Hautcharage-Sanem-Differdange a été modifié.

Ces modifications ont comporté une augmentation des kilomètres de l'ordre de 300.000 par an.

Aujourd'hui les TICE assurent leur service sur 10 lignes régionales et sur 4 lignes locales (City-Bus).

Les lignes régionales couvertes par la convention prémentionnée sont exploitées par autobus qui parcourent 4.450.000 kilomètres par an.

2.2.3.4. La coopération avec les City-Bus

Le Ministère des Transports entretient des relations avec les organisateurs locaux de City-Bus.

Ainsi, aux conventions signées avec les communes et Villes de Dudelange, Esch/Alzette, Wiltz se sont ajoutées des conventions conclues avec les communes de Mersch, Schifflange et Ettelbruck.

Le Ministère des Transports s'engage à indemniser lesdits organisateurs pour des déchets de recettes éventuels qu'ils subissent en cas d'acceptation dans leurs City-Bus des billets de la tarification nationale en vigueur.

2.2.3.5. Les « Late Night Bus »

En 2006, 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 mise à inciter les communes à assumer leur responsabilité collective en matière de transports en commun, c'est pourquoi il a été décidé 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 116 communes du Grand-Duché de Luxembourg, 63 communes, soit 54 % ont bénéficié d'un subside de 103.598 € au total.

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.

Des 459.500 habitants des communes, 248.022 profitent d'un service LNB.

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 156.183 personnes.

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 43 communes, regroupant 91.839 personnes. 28 % des subsides ont été alloués au profit de ces communes.

2.2.3.6. La sûreté des transports publics

2.2.3.6.1. Comité de pilotage « sécurité dans les transports publics »

En vue d'améliorer la sûreté des usagers et des agents employés dans le secteur des transports publics, un comité de pilotage « *sécurité dans les transports publics* » a été mis en place en 1999. Ce comité de pilotage, qui fonctionne sous la tutelle du Ministère des Transports, se compose de représentants du Ministère des Transports, des différents opérateurs (CFL, RGTR, TICE, AVL), du SYVICOL, des syndicats du secteur des transports publics (FNCTTFEL, Syprolux, OGBL, LCGB) et de la Communauté des Transports et a pour mission d'établir des statistiques fiables sur les incidents se produisant dans le transport en commun et de proposer des mesures préventives et répressives.

En 2006, ledit comité de pilotage s'est réuni 11 fois. Les groupes de travail mis en place dans cette enceinte se sont également réunis une douzaine de fois.

Les travaux suivants ont notamment été réalisés :

- «Constat incident sûreté»

Afin de prendre des mesures efficaces pour assurer la sûreté dans le domaine des transports publics, il s'est avéré nécessaire de disposer d'informations et de statistiques fiables reflétant la situation de sûreté telle qu'elle se présente sur le terrain.

Dans cet ordre d'idées, le comité de pilotage a élaboré un formulaire standardisé appelé «constat incident sûreté» pour saisir les données concernant les incidents en relation avec la sûreté dans le domaine des transports publics, et ce en vue d'établir des statistiques reflétant notamment la nature des incidents, leur périodicité et leur localisation.

Ainsi depuis le 1^{er} juin 2005, les incidents sont signalés par l'agent qui est lui-même victime d'un incident ou qui le constate au moyen d'un formulaire uniforme, à savoir le «constat incident sûreté».

Les données recueillies à l'aide de ces formulaires sont centralisées et traitées par les CFL, qui effectueront cette tâche pour compte du Ministère des Transports au moyen d'un logiciel dit «WACH-OFFICE» permettant de saisir et de traiter les données ainsi que d'établir des statistiques fiables. Le Ministère des Transports et tous les opérateurs obtiennent régulièrement un relevé anonymisé de tous les «constat incident sûreté» saisis par les CFL. Un groupe de travail, mis en place par le comité de pilotage, est en train de préciser les besoins de statistiques (présentation) des différents opérateurs.

Lors de chaque réunion du comité de pilotage, le bilan actualisé des incidents signalés est analysé par les membres.

- Elaboration d'un avant-projet de loi sur la sûreté dans les transports publics

En vue de permettre une application efficace des instruments juridiques prévus par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, il s'avère nécessaire d'apporter certaines modifications au *Chapitre VI - Les règles d'exécution et de police* de ladite loi.

Dans cet ordre d'idées un groupe de travail « Instruments juridiques » a été institué par le comité de pilotage. Ce groupe de travail se compose de représentants du Ministère des Transports, de l'Administration des Douanes et Accises, de la Police Grand-ducale et du Parquet général et a pour mission d'établir de commun accord un avant-projet de loi relatif à la police et la sûreté dans les transports publics. Il est prévu de lancer la procédure législative au mois de février 2007.

- Contrôle des titres de transports

Le comité de pilotage a retenu de sensibiliser les chauffeurs d'autobus à un contrôle plus systématique des titres de transports pour que le chauffeur d'autobus ait un certain « contrôle » sur les personnes qui montent dans son véhicule. Une recommandation en ce sens a été préparée par le Ministère des Transports et envoyée aux opérateurs au mois de juillet 2006.

- Problématique de la sûreté dans les transports publics sur les réseaux voisins

Dans le cadre de la problématique de la sûreté dans les transports publics, le comité de pilotage avait demandé aux opérateurs des réseaux voisins des informations sur leurs moyens de réagir face à des problèmes de sûreté. Une présentation des réactions reçues a été faite au sein du comité qui a retenu l'intérêt d'organiser une campagne de sensibilisation sur le comportement et la sûreté dans les moyens de transport public dans les établissements scolaires.

2.2.3.6.2. *Assermentation des agents*

Le 21 décembre 2006, le ministre a procédé à l'assermentation de 79 agents des CFL conformément à l'article 22 paragraphe 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Lesdits agents agréés qui sont autorisés à procéder aux contrôles relatifs au respect des conditions tarifaires par les usagers des transports publics peuvent dorénavant enjoindre à un voyageur qui trouble l'ordre ou la sécurité dans les transports publics de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux. Ils peuvent en outre vérifier l'identité des personnes contrôlées.

2.2.3.6.3. *Interdiction d'accès aux transports publics*

Conformément à l'article 22 paragraphe 4 de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée, le ministre a la possibilité d'interdire pour une durée ne dépassant pas un an l'accès aux personnes qui ont fait l'objet d'une injonction de quitter les transports publics. En date du 7 mars 2006, une telle interdiction a été notifiée par Monsieur le Ministre à un individu qui a commis à plusieurs reprises des agressions à l'encontre d'agents des CFL.

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 et critères de base

L'organisation et le financement des transports de l'éducation différenciée se posent sur trois lois :

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

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

- 2) Par le vote de la loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée, l'Etat luxembourgeois a créé la base légale permettant l'institution de centres d'éducation différenciée, appelés à garantir à ceux des

enfants de notre société qui ne sont pas à même de suivre l'enseignement normal, une instruction particulière adaptée à leur état.

- 3) Depuis le 1^{er} février 2006, jour de l'entrée en vigueur de la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, le périmètre d'intervention du Ministère des Transports se trouve légalement élargi aux personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés et aux jeunes en mal d'insertion professionnelle.

2.3.2. La mission du Ministère des Transports et les charges financières.

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

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

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

2.3.3. Les prestations fournies actuellement par le Ministère des Transports

Le Ministère des Transports a continuellement accentué la nature des prestations.

- ❖ Ainsi, un nombre impressionnant de nouveaux foyers, écoles et centres spécialisés ont-ils été intégrés dans les transports de l'espèce.
- ❖ La desserte d'Ecoles professionnelles et de Lycées a été améliorée dans l'intérêt des élèves handicapés physiques, la durée des courses ne dépassant que très rarement les 50 minutes.
- ❖ Dans le cadre de l'intégration scolaire, la desserte du préscolaire et du primaire, assuré dans l'intérêt des élèves de l'éducation différenciée et des élèves handicapés physiques, a été accentuée.
- ❖ On note de même une augmentation sensible des transports effectués dans le cadre des séjours d'observation de courte durée et s'étendant en règle générale d'une à trois semaines. Lesdits transports s'ajoutent à ceux programmés en début d'année scolaire et se chiffrent à quelque 2000 unités par année scolaire.
- ❖ Par ailleurs, le Ministère des Transports n'a pas manqué d'améliorer la qualité des transports organisés à des fins périscolaires (sportives et culturelles) dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et des élèves polyhandicapés.

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

En guise de conclusion les points suivants peuvent être retenus :

- ❖ Tous les Centres spécialisés bénéficient d'une desserte individuelle. Effet bénéfique : la durée des courses a été raccourcie très sensiblement.
- ❖ Le Ministère des Transports veille à ce que la durée des diverses courses (362 unités) ne soit pas supérieure à 45 minutes. Toutefois, un dépassement d'une dizaine de minutes est admis dans des situations exceptionnelles (p.ex. : domiciles isolés d'élèves – convenance personnelle des parents d'élèves dans le choix de l'institut spécialisé).
- ❖ S'y ajoutent quelques rares courses dont la durée est supérieure à 55 minutes. Il s'agit notamment de transports Nord → Sud ou Centre → Nord.
- ❖ Le Ministère des Transports prête une attention particulière à la qualité du matériel roulant. Tous les transports sont effectués au moyen d'un matériel roulant adapté, répondant aux sévères critères imposés du point de vue sécurité, confort et rapidité.

2.3.4. Les modalités de transport

a) du point de vue contenance :

- possibilité d'intégration et de fixation de **4 chaises roulantes normales** ou de **3 chaises roulantes électriques** à l'intérieur des minibus (**9 places**) ; - **Catégorie 1**
- 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**) ; - **Catégorie 2**
- possibilité d'intégration et de fixation de **5 chaises roulantes** à l'intérieur des autobus (**30 places assises**) ; - **Catégorie 3**
- possibilité d'intégration et de fixation de **12 chaises roulantes** à l'intérieur des autobus (**plus de 30 places**) - **Catégorie 4**

b) du point de vue accès aux minibus et autobus :

Accès réalisé :

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

Aux termes de la convention conclue entre les entreprises contractantes et le Ministère des Transports, l'ensemble du matériel précité [décrit sub a) et b)] est fourni par les entreprises contractantes.

Conditionnement des transports

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

Matériel spécial supplémentaire

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

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

- Pour les élèves placés en coquille, une ceinture de sécurité sous-abdominale, est installée d'office par l'exploitant.
- En cas d'insertion ou de réinsertion professionnelle, le matériel spécial supplémentaire de fixation à la chaise roulante sera fourni par le département de la Famille.

Exigences contraignantes relatives au personnel de conduite

- L'exploitant s'engage à ne mettre en service sur les **autobus** que du personnel ayant suivi les cours de formation arrêtés entre le Ministre des Transports et la Fédération luxembourgeoise des entreprises d'autobus et d'autocars (FLEAA).
- Dans la mesure du possible (caractère facultatif), tel sera également le cas pour le personnel de conduite des minibus.
- En ce moment il est d'ailleurs un fait que diverses grandes entreprises envoient, à leurs frais personnels, le personnel de conduite des Bus **et des Minibus** aux cours de formation prodigués au Centre de Formation à Colmarberg.
- 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.

Surveillance et responsabilité à l'intérieur des moyens de transport

- La surveillance dans les autobus n'est pas du domaine du personnel de conduite des entreprises contractantes. Suivant les dispositions de la première convention conclue en 1992, elle incombe à la direction de l'éducation différenciée pour ce qui est des élèves en âge scolaire transportés. En cet ordre d'idées, des pourparlers entre le Ministère des Transports et celui de l'Education Nationale, dans le but de trouver une meilleure solution, vont bon-train.

- Les élèves en âge scolaire transportés (primaire et préscolaire) portent obligatoirement autour du cou une fiche d'identité plastifiée, avec photo récente, et munie des données suivantes :
 - nom, prénom et adresse complète de l'élève;
 - adresse du Centre spécialisé fréquenté ;
 - numéros téléphoniques privés et de service des parents d'élèves.

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

Faits 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>3200 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

2.3.5. Les critères d'intervention du Ministère des Transports

Conformément à la demande des Ministères en charge de **l'Education Nationale, du Travail et de la Famille**, le Ministère des Transports, outre les transports vers et en provenance des instituts et des services d'éducation différenciée, se porte-t-il garant depuis l'an 2000

- de **l'organisation** des transports à des fins culturelles, sportives et éducatives dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés, dont notamment les transports entre leur domicile et le centre où ils sont inscrits et les transports à des fins scolaires et périscolaire organisés dans ce contexte ;
- de **l'extension** des dessertes journalières vers les écoles secondaires ou professionnelles dans l'intérêt des élèves handicapés physiques (égalité de chances) ;

- de **l'organisation** de transports permettant l'insertion et la réinsertion des handicapés physiques dans la vie professionnelle (travailleurs handicapés), dont les horaires de travail ne concordent pas avec les horaires de classe des élèves de l'éducation différenciée (décision du Gouvernement d'engager chaque année une cinquantaine de handicapés physiques dans les services de l'Etat ;
- de **l'organisation**, à la demande du Ministère de l'Education Nationale, des transports dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire) ;
- de **l'organisation** des transports effectués dans le cadre de programmes de thérapie 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 et de Formation des Adultes (tel le Blannenhém à Berschbach ou l'Institut pour Déficients Visuels à Bertrange ;
- de **l'organisation** des transports des personnes atteintes de sclérose en plaque ;
- de **l'organisation** des transports de Parkinson – Luxembourg ;
- de **l'organisation** des transports d'Alzheimer – Luxembourg ;
- de **l'organisation** des transports en relation à la Pédopsychiatrie ;
- de **l'organisation** des transports des Maisons d'Enfants de l'Etat.

Données statistiques
Extension progressive des lignes

Année	Nombre de courses journalières
1991-1992	66 (avant la réorganisation)
1992-1993	88 (1 ^{ère} phase de la réorganisation)

1993-1994	98
1994-1995	122
1995-1996	130
1996-1997	148
1997-1998	161
1998-1999	191
1999-2000	202
2000-2001	211
2001-2002	237
2002-2003	268
2003-2004	292
2004-2005	345
2005-2006	362 a) dont diverses courses ne fonctionnent qu'une ou deux fois par semaine b) dont diverses courses concernent l'insertion d'handicapés physiques dans la vie professionnelle c) dont diverses courses fonctionnent dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire)

Nombres des dessertes effectuées à partir des 4 régions vers les divers centres

	Avant 1992	En 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
Nord	17	30	30	38	38	38	43	47	41	52	54
Sud	26	64	68	73	86	89	101	119	138	158	169
Est	10	24	23	31	34	37	42	47	54	66	68
Centre	13	30	40	49	44	47	51	55	59	69	75
Total	66	148	161	191	202	211	122	268	292	345	366

Moyens de transport utilisés:

	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	91	97	115	125	150	161	156	175	195	227	269	286

(9 places)												
Bus (17 places)	16	16	18	24	28	30	44	46	49	42	43	44
Bus (30 places)	6	6	5	4	5	4	4	6	4	8	14	16
Bus (sup. à 30 pl.)	9	11	10	8	8	7	7	10	20	15	19	20
Total :	122	130	148	161	191	202	211	237	268	292	345	366

Kilométrage journalier parcouru

	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)	20226	21433	25628	26339	28070	32665	35165	40975	50950	49050
Bus (17 places)	2905	3585	4625	5558	7303	9225	9895	7565	8295	8475
Bus (30 places)	630	530	635	545	547	825	610	1925	2395	2485
Bus (supér. à 30 places)	1160	885	950	820	940	1635	3525	3365	2455	3775
Total	24921	26433	31838	33262	36860	44350	49195	53830	65095	63785

Clientèle transportée

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

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

Exercice	Millions	Millions
1992 (p. mémoire) (avant la réorganisation)	73,4LUF	

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. Activités de la communauté des transports

2.4.1. Organisation de la Communauté des Transports

Suite à la modification de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, la Régie Générale des Transports publics, en abrégé RGTP, a été remplacée à partir du 1^{er} février 2006 par un établissement public qui prend la dénomination Communauté de Transports, en abrégé CdT.

La conséquence essentielle de cette modification est que la fonction d'autorité organisatrice est réintégrée au sein du Ministère des Transports, alors que la Communauté des Transports assume conformément à l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics les missions dites secondaires, à savoir la promotion des transports publics, l'élaboration de propositions en matière tarifaire et d'organisation des transports publics, le développement des formes alternatives de mobilité, l'information et la communication avec le grand public, l'établissement de statistiques et l'accomplissement d'enquêtes et de comptages.

Par ailleurs, sous son contrôle est mise en place et gérée la centrale de mobilité qui est à considérer comme la vitrine et le secteur de communication de la CdT auprès des utilisateurs des transports publics.

2.4.1.1. *Conseil d'administration*

L'article 7ter de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée confie l'administration de la Communauté des Transports à un conseil d'administration, qui se compose de douze membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil, dont un président et un vice-président. Le conseil d'administration est composé à parts égales de représentants de l'Etat et de personnes qualifiées dans le domaine des transports publics.

Le nouveau conseil d'administration sous l'égide de la CdT a ainsi pu se réunir pour la première fois au mois de mars 2006. En 2006, il s'est réuni douze fois.

Les premières séances du conseil d'administration ont été consacrées essentiellement à l'organisation interne du conseil d'administration, à savoir notamment la nomination

d'experts, l'approbation du règlement d'ordre intérieur, la désignation du secrétaire et la mise en place du comité des finances.

2.4.1.2. Direction générale

Le directeur général qui, en vertu de l'article 7 ter de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée, est en charge de la gestion journalière de la Communauté des Transports, s'est vu attribuer dans le cadre de la loi 24 juillet 2006 précitée une nouvelle mission, qui consiste à statuer sur les recours introduits par toute entreprise ferroviaire à l'encontre des décisions de l'organisme de répartition des sillons, à savoir de la cellule « accès réseau ». A ce stade, le directeur général n'a été saisi d'aucun recours.

Bien que l'objectif principal de la Communauté des Transports constitue dans un premier temps la mise en place de la centrale de mobilité, le *Verkéiersverbond* traite éaglement des dossiers ayant trait à la planification et au développement des moyens de transport en commun. Afin de réaliser au mieux cette mission, un ingénieur en gestion du trafic a été engagé.

2.4.2. Activités principales de la Communauté des Transports

Un échange de vues sur les attributions de la Communauté des Transports a eu lieu entre Monsieur le Ministre des Transports et les administrateurs, au cours duquel, Monsieur le Ministre des Transports a notamment présenté ses attentes au conseil d'administration.

Suite à cette entrevue, le conseil d'administration a fixé les priorités de la CdT.

2.4.2.1. La mise en place de la centrale de mobilité

La priorité absolue de la Communauté des Transports reste la continuation de la mise en place de la centrale de mobilité.

En effet, conformément à l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée, « la CdT a en outre pour mission de mettre en œuvre une centrale de mobilité et d'en assurer la gestion en vue de faciliter l'accès aux transports en commun:

- ❖ en promouvant les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
- ❖ en étant accessible par tous les moyens de communication existants, ainsi que par contact direct au guichet;
- ❖ en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par une information intégrée sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
- ❖ par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance ».

La mise en place de la *Mobilitéitszentral* se fait en trois étapes. Les deux premières phases de la centrale de mobilité, à savoir le site internet avec son horaire intégré et le centre d'appel, ont pu être lancées au courant de l'année 2006, la troisième, qui est constituée par le guichet,

sera mise en place les locaux de la gare centrale de Luxembourg-Ville en 2007. Des antennes régionales (Luxembourg-Ville, Esch/Alzette, Nordstad) pourront être envisagées.

2.4.2.1. Le système d'information intégré

Le site internet de la Communauté des Transports "mobilité.lu" avec son horaire intégré a été mis en ligne le 9 février 2006 lors d'une conférence de presse en présence de Monsieur le Ministre des Transports.

Le site "mobilité.lu" est le portail de communication et d'information destiné au grand public. L'horaire intégré en constitue la partie maîtresse.

L'horaire intégré consiste en la mise au point d'une information de base nationale des horaires et trajets des services de transports publics pour permettre à l'utilisateur de planifier de façon interactive et dynamique le trajet le mieux adapté à ses besoins. Par ailleurs l'utilisateur pourra obtenir des informations sur la tarification.

L'horaire intégré contient les informations sur les services opérés par tous les opérateurs de transports publics actifs au Luxembourg, à savoir les CFL, RGTR, TICE et AVL. Dans ce contexte une convention relative à l'utilisation des données d'horaires, avec les différents opérateurs a été signée, et ce en vue de l'obtention des données requises pour la mise en place et l'actualisation l'horaire intégré.

Depuis le lancement de l'horaire intégré, les recherches d'itinéraires et d'horaires ne cessent d'accroître et se chiffrent actuellement en moyenne à deux mille demandes par jour.

La Communauté des Transports assiste en tant qu'observateur au projet EU-SPIRIT, dont les ambitions consistent à créer des systèmes européens d'information intermodale. EU-Spirit est le résultat d'un projet de recherche européen. A la suite de ce projet les partenaires y participant ont décidé sur initiative du « Verkehrsverbund Berlin Brandenburg » de poursuivre le système déjà développé. Il s'agit d'un système européen de recherche d'itinéraires, permettant le calcul d'itinéraires entre des villes et des régions européennes avec les transports publics. A moyen terme il est prévu de mettre en place un système d'information intégré des transports publics couvrant toute l'Europe

La Communauté des Transports envisage de participer à ce projet pour ainsi offrir aux utilisateurs de son horaire intégré des informations concernant les horaires des transports publics des régions voisines faisant également partie du projet.

2.4.2.1.2. Le centre d'appel

Le centre d'appel qui constitue la deuxième phase de la mise en place de la *Mobilitätszentral* a ouvert le 6 novembre 2006.

Dans le cadre de la mise en place du centre d'appel, plusieurs conseillers en mobilité ont été engagés. Ils ont pour mission de renseigner et de conseiller les clients sur les horaires et les tarifs des transports publics ainsi que sur l'utilisation des différents modes de transports. Ils traitent également les suggestions et les réclamations des clients.

Les clients peuvent obtenir en téléphonant au 2465 2465 des renseignements et des conseils sur l'offre des services de transports publics et sur les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, comme par exemple la mobilité douce.

Le centre d'appel est ouvert du lundi au vendredi de 6h00 à 22h00 et les samedi/dimanche de 8h00 à 20h00.

A l'occasion de la fête d'ouverture de Luxembourg et Grande Région, Capitale européenne de la Culture 2007 en date du 9 décembre 2006, l'offre des transports publics a été renforcée. Le jour en question le centre d'appel de la *Mobilitéitszentral* a été ouvert jusqu'à 04.00 heures du matin. 225 appels téléphoniques sont entrés au centre d'appel ce jour-là.

2.4.2.2. Les proposition en matière d'organisation des transports publics

2.4.2.2.1. Le projet de reconversion des friches industrielles sur le site Esch/Belval

La Communauté des Transports préside le groupe de travail « mobilité » qui est chargée de l'élaboration d'un concept de mobilité pour le projet de reconversion des friches industrielles sur le site Esch/Belval.

La mission de la CdT se résume à assurer une bonne coordination des travaux dudit groupe de travail, et ce en vue de permettre une mobilité efficace sur et vers le site Belval.

2.4.2.2.2. L'analyse du réseau des autobus circulant dans le cadre du RGTR

La CdT a organisé des comptages dans les autobus du réseau RGTR. Lesdits comptages ont été réalisés sur toutes les lignes du réseau RGTR. Ils ont été effectués par TNS Ilres principalement en printemps 2006, les données pour les courses roulées les samedi et dimanche ayant été saisies en automne 2006. Les enquêteurs n'ont pas seulement compté les voyageurs mais ont également noté les titres de transport.

La direction est en train d'effectuer une analyse sommaire de l'enquête menée par TNS Ilres, tout en y associant les responsables du RGTR. Cette analyse sommaire sera suivie d'une analyse approfondie de l'offre actuelle des transports publics dans une région déterminée du pays, afin de proposer, le cas échéant, des alternatives plus innovatrices avec le but de répondre au mieux aux exigences de la population.

2.4.2.2.3. L'analyse de l'offre des transports publics entre Rumelange et Luxembourg

Conformément à l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, le Ministre des Transports a demandé à la direction de la Communauté des Transports de faire une analyse de l'offre des transports publics entre Rumelange et Luxembourg.

La Communauté des Transports a fait une analyse et une comparaison de l'offre de la ligne ferroviaire Luxembourg – Rumelange et de la ligne d'autobus RGTR 197 Ottange – Rumelange – Luxembourg. Par la suite l'évolution du comportement des utilisateurs a été étudiée, ainsi qu'une concertation avec les différents acteurs a eu lieu. La proposition de la Communauté des Transports parviendra au Ministère des Transports au courant du premier trimestre 2007.

2.4.2.2.4. Le projet « e-go »

Le Ministère des Transports, en coopération avec les opérateurs de services de transports publics, comptent introduire un nouveau système de perception tarifaire à l'aide d'une carte à puces.

Dans le cadre des préparations de l'introduction du système « e-go », la Communauté des Transports a analysé l'actuel réseau de vente des titres de transports et a élaboré une proposition en vue de l'installation d'une infrastructure de vente nouvelle et cohérente.

2.4.2.2.5. D'autres activités

Dans le cadre de l'accomplissement de ses missions, la Communauté des Transports est devenu membre de plusieurs groupes de travail, à savoir :

- a) le groupe interministériel "Plan directeur sectoriel Transports", dont l'objet est de développer une démarche de planification visant une optimisation de la coordination entre le développement spatial, les restrictions environnementales et l'organisation future des réseaux de transports ; la Communauté des Transports y assume la fonction d'expert ;
- b) le groupe de travail « Couloirs bus » qui fonctionne sous la tutelle de l'Administration des Ponts et Chaussées et qui s'est donné comme objectif de promouvoir la priorité aux transports publics par route et en particulier d'aménager des voies prioritaires pour autobus ; les propositions de ce groupe de travail complètent également les réflexions qui sont développées dans le cadre de l'élaboration du Plan Sectoriel 'Transports'.
- c) le groupe de travail « Université à Esch/Alzette », initié par la Ville d'Esch/Alzette ; la Communauté des Transports participe notamment aux groupes techniques « Mobilität » et « Wohnen und Urbanismus » ;
- d) le Comité de pilotage « Sécurité dans les transports publics », qui fonctionne sous la tutelle du Ministère des Transports, se compose de représentants du Ministère des Transports, des différents opérateurs (CFL, RGTR, TICE, AVL), du SYVICOL et des syndicats du secteur des transports publics et qui a pour mission d'établir des statistiques fiables sur les incidents se produisant dans le transport en commun et de proposer des mesures préventives et répressives.

2.4.2.3. Le développement de formes alternatives de mobilité

Dans le cadre de sa mission de développement de formes alternatives de mobilité, la CdT concourt aux travaux du groupe de travail « Mobilité douce », qui fonctionne sous la tutelle du Ministère des Transports et dont l'objet est de définir un plan d'action national concernant la mobilité douce. Les propositions de ce groupe de travail sont supposées compléter les réflexions qui sont développées dans le cadre de l'élaboration du Plan Sectoriel 'Transports'.

La CdT a participé à une conférence organisée par les Ministères de l'Intérieur et des Transports, ensemble avec le Syvicol, ayant porté sur la « mobilité douce ». Objet de cette conférence a été de discuter les avantages des modes de déplacements non motorisés.

2.4.2.4. La promotion des transports publics et la communication avec le public

2.4.2.4.1. Les campagnes de lancement et de notoriété

En vue du lancement des deux premières phases de la centrale de mobilité, à savoir du site internet, avec son horaire intégré, et du centre d'appel, une campagne de promotion a été entamée au moyen notamment de l'affichage d'une série de messages sur les autobus, par la diffusion de bons publicitaires, par des publicités à la radio. La Communauté des Transports a aussi fait recours à son propre site internet et d'autres sites internet.

2.4.2.4.2. La semaine de la mobilité

La Communauté des Transports a participé aux activités en relation avec la semaine de la mobilité 2006.

Placée sous le signe du changement climatique et organisée par le Ministère des Transports, le Ministère de l'Environnement et la Communauté des Transports, en collaboration avec RTL, la semaine de la mobilité s'est déroulée du 16 au 24 septembre 2006.

A part une participation active aux réunions d'organisation, la Communauté des Transports a élaboré un « guide de la mobilité », destiné aux frontaliers de la Grande Région. Ledit dépliant a regroupé toutes les informations utiles relatives aux services de transports publics transfrontaliers.

2.4.2.4.3. La gestion et la commercialisation des espaces publicitaires dans les transports publics

Une convention a été conclue le 3 juillet 2006 entre la Communauté des Transports et Monsieur le Ministre des Transports sur la gestion et la commercialisation des espaces publicitaires dans les transports publics.

L'objectif de cette convention est de commercialiser les surfaces des autobus des différentes entreprises effectuant des services de transports publics sur le réseau RGTR. Les recettes provenant de la régie publicitaire au profit de la Communauté des Transports pourront être affectées à des projets liés directement au développement des transports publics.

2.4.2.4.4. Le projet « Infotainment »

A l'heure où l'un des grands enjeux de notre société est de concilier le développement économique, l'augmentation du trafic routier et l'écologie, toute initiative permettant de motiver le plus grand nombre à utiliser les transports en commun est à encourager.

C'est dans cette optique que le *Verkéiersverbond*, en collaboration avec le Ministère des Transports et la société Sales-Lentz, a pris l'initiative de lancer un projet pilote de système « Infotainment » Multimédia via des écrans plats installés dans les autobus. L'objectif est double : il consiste à augmenter la satisfaction des utilisateurs, tout en modernisant et en dynamisant l'image des transports en commun.

Ainsi six autobus sont désormais équipés d'écrans 16/9 – format 23''. Grâce à des applications technologiques ultra-modernes, les conditions de réception sont optimales et le contenu varié est susceptible d'intéresser tout un chacun....tous les ingrédients sont donc réunis pour proposer aux passagers un programme de qualité.

Pendant leur trajet, les voyageurs auront ainsi le loisir de visionner des news nationales et internationales, des informations sportives, des trailers de films, le box-office et des extraits de clips vidéo, la météo et l'agenda culturel et bien sûr les communications du *Verkéiersverbond*

Via ce réseau d'écrans audiovisuels, le *Verkéiersverbond* souhaite nouer un contact direct et privilégié avec les usagers et augmenter sa réactivité.

Pour mener à bien un tel projet, le *Verkéiersverbond* devait relever plusieurs défis de taille qui concernaient aussi bien les aspects technologiques que la qualité et l'attractivité des contenus proposés.

Depuis le lundi 18 décembre 2006, la phase test du projet a débuté. Elle se poursuivra pendant une période de 3 mois. Les six autobus concernés circulent sur deux lignes : Luxembourg – Bascharage et pour partie entre Bascharage et Sanem.

Durant cette phase test, les conseillers en mobilité feront des sondages auprès des usagers des autobus actuellement équipés du système *Infotainment* en vue de connaître la perception des clients dudit système. Le résultat de ces sondages permettra à la Communauté des Transports de décider de la continuation opérationnelle du système *Infotainment*.

2.4.2.4.5. D'autres activités

En date du 7 mai 2006, la Communauté des Transports a participé avec un stand de présentation de la Centrale de Mobilité à la journée « portes ouvertes » des Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL).

En date du 19 juin 2006, la Communauté des Transports a organisé, ensemble avec le Mouvement Ecologique, le Klimabündnis et l'Oekozer, une conférence à Mamer au sujet de «*Wéi e Bussystem fir meng Gemeng/Regioun*». Objet de cette conférence a été de discuter de l'organisation des transports publics au niveau communal et régional.

A l'Oekofoire 2006, le stand de présentation de la Centrale de Mobilité était intégré dans celui du Ministère de l'Environnement. Il a été réalisé et animé en coopération avec les Ministères

de l'Environnement et des Transports, ainsi que l'Agence de l'Energie. Le stand était placé entièrement sous le signe du changement climatique.

Du 19 au 22 septembre 2006, la Communauté des Transports a participé avec un stand de présentation de la Centrale de Mobilité aux portes ouvertes des institutions européennes à Luxembourg-Kirchberg.

En date des 9 et 22 novembre 2006 la Communauté des Transports a pris part à deux conférences organisées par la Landakademie (Leader + Région Rédange-Wiltz) à Beckerich et Heinerscheid au sujet de la « mobilité ». Objet de ces conférences a été de discuter les problèmes des transports publics dans la région rurale.

3. Transports aériens

3.1. L'activité législative

Sécurité aérienne

L'année 2006 fut particulièrement riche en matière d'élaboration de textes législatifs et réglementaires ayant trait à la sécurité aérienne tant sur le plan communautaire que sur le plan national.

En premier lieu il convient de citer la fameuse « liste noire » communautaire établie le 22 mars 2006 en conformité avec les dispositions du 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.

Cette liste noire des compagnies aériennes peu sûres interdites de vol ou subissant des restrictions d'exploitation vers/au départ des aéroports européens est publiée et mise à jour sur le site Internet de la Commission (http://ec.europa.eu/transport/air-ban/pdf/list_fr.pdf) et peut être librement consultée sur la page en ligne de la Direction de l'Aviation Civile (www.dac.public.lu).

Celle-ci est établie et alimentée à partir des contributions des États membres s'agissant des rapports d'inspection et après une analyse approfondie effectuée en collaboration avec leurs experts en matière de sécurité aérienne. La liste mentionne une centaine de compagnies frappées d'une interdiction totale ou de restrictions d'exploitation. Depuis le 17 janvier 2006 le principe est d'application selon lequel l'interdiction d'une compagnie dans un État membre vaut automatiquement interdiction de voler dans l'ensemble de l'Union européenne.

Toujours dans le cadre de la sécurité aérienne, il est à relever que l'avant-projet de loi ayant pour objet la transposition de 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 a été finalisé au mois de décembre 2006 aux fins d'entamer la procédure législative.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans la stratégie communautaire visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile dans la Communauté européenne. Il introduit dans la législation nationale les règles et les procédures harmonisées inhérentes aux inspections au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant à l'aéroport de Luxembourg.

L'acronyme SAFA dont est généralement désignée la directive (CE) n°2004/36 provient du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers « Safety Assessment of Foreign Aircraft » mis en place en 1996 par la Conférence européenne de l'aviation civile et dont la gestion initiale avait été confiée aux Autorités conjointes de l'Aviation civile (Joint Aviation Authorities – JAA). La mission des JAA englobait en particulier la gestion de la base de données centralisée alimentée par les résultats d'inspections diligentées par les États européens sur une base purement volontaire.

Avec l'entrée sur scène de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et le récent élargissement de ses compétences, les tâches dévolues aux JAA ont été transférées à l'Agence dans un souci de renforcer le cadre institutionnel chargé de collecter et d'échanger les informations fournies par les Etats membres relatives à la sécurité des aéronefs des Etats tiers. Le transfert de compétences susmentionné a été formalisé par le biais du règlement n° (CE) 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 mettant en œuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information.

La directive SAFA instaure l'obligation aux Etats membres de mettre en place un mécanisme approprié pour collecter les informations jugées utiles pour réaliser l'objectif primaire : l'amélioration et le maintien d'un niveau élevé de la sécurité de l'aviation civile en Europe. Par ailleurs il incombe à chaque Etat membre l'obligation de procéder systématiquement à des inspections au sol en ce qui concerne les aéronefs des pays tiers. Les inspections se focaliseront avant tout de manière ciblée sur les aéronefs pour lesquels des indices pertinents permettent de présumer que leur état ne soit pas conforme aux normes de sécurité internationales sans cependant négliger le fait que les inspections peuvent être diligentées par sondage en absence de soupçons particuliers ou d'anomalies apparentes. Enfin, la directive sous rubrique confère à l'Etat membre un outil juridique très efficace en cas de constat d'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales présentant un risque majeur pour la sécurité du vol projeté : la faculté d'immobiliser un aéronef jusqu'à preuve de l'élimination dudit risque.

Par ailleurs les analyses approfondies issues des rapports d'inspection constituent un facteur déterminant lors de la mise à jour de la liste communautaire des transporteurs aériens qui feront l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, la « liste noire » précitée ainsi intimement liée aux conclusions des inspections du système SAFA.

Il va de soi que ces inspections pourront, le cas échéant, avoir des répercussions considérables si un transporteur aérien d'un pays tiers ne satisfait pas aux normes internationales de sécurité aérienne, voire s'il n'arrive pas à remédier aux manquements relevés dans les meilleurs délais. Les transporteurs non communautaires récalcitrants s'exposeront au risque d'encourir une interdiction d'exploitation ce qui constitue un levier efficace pour assurer leur conformité aux normes élevées et uniformes de sécurité en Europe.

S'agissant en particulier de la procédure de transposition en droit interne, la Commission européenne a émis en date du 12 décembre 2006 un avis motivé (n°2006/0471) au titre de l'article 226, premier alinéa, du traité instituant la Communauté européenne, à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg en raison de l'absence de communication des mesures de transposition de la directive SAFA.

Les autorités luxembourgeoises se sont engagées à prendre leurs responsabilités dans le domaine de la sécurité aérienne dans les meilleurs délais et ont convenu un échéancier avec la Commission.

Un projet de règlement grand-ducal sera présenté au mois de février 2007 afin de spécifier les procédures détaillées d'inspection au sol ainsi que la classification des constatations.

Comptes-rendus d'évènements

Parmi la transposition de textes communautaires inhérents à la sécurité de l'aviation civile, il y a lieu de signaler l'adoption du projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de transposer en droit national 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 par le Conseil de Gouvernement en date du 22 décembre 2006. (cf. navigation aérienne).

Le règlement grand-ducal attribue à la Direction de l'Aviation Civile la mission d'établir un système de notification obligatoire des événements survenus dans le domaine de l'aviation civile afin de pouvoir les collecter et échanger les données au niveau communautaire. En outre, les informations ainsi obtenues seront soumises à une analyse centralisée qui permettra d'identifier les mesures correctrices nécessaires en vue de réaliser une diminution des risques.

Environnement

Un autre projet de loi adopté par le Conseil de Gouvernement en date du 22 décembre 2006 vise à transposer la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté dont l'objectif majeur consiste à empêcher l'augmentation globale du bruit autour des aéroports et tenter de réduire les nuisances sonores des avions afin d'améliorer l'environnement acoustique actuel.

Le projet de loi dont question crée un cadre juridique pour l'introduction par le Ministre des transports d'une éventuelle restriction d'exploitation au niveau de l'aéroport de Luxembourg de façon à limiter, voire réduire le nombre de personnes exposées aux effets sonores nocifs sans pour autant remettre en cause la capacité de développement de l'aéroport.

La gestion de la pollution sonore s'articule autour d'une approche équilibrée. Il s'agit d'une méthode d'action de résolution des problèmes de bruit tranchée en fonction des caractéristiques spécifiques de l'Aéroport de Luxembourg et qui requiert un examen minutieux de quatre éléments clés:

- réduction à la source du bruit généré par les avions;
- planification et gestion de l'utilisation des sols en termes d'aménagement du territoire;
- promotion de procédures d'exploitation dites « à moindre bruit »;
- restrictions d'exploitations liées à des problèmes de bruit qui les justifient et qui satisfont aux exigences du marché intérieur communautaire.

S'agissant de l'historique de la transposition de la directive émise, le Grand-Duché de Luxembourg a été condamné en date du 8 juin 2006 par la Cour de Justice des Communautés européennes (affaire C-71/05) pour non-transposition au terme du délai prescrit de la directive dans son ordre juridique interne au vu d'un différend d'interprétation quant au besoin de transposition vu le seuil non-atteint prévu par cette directive.

Depuis cet arrêt et vu le dépassement du seuil susmentionné, le Luxembourg s'est montré déterminé de se conformer aux injonctions de la Cour de Justice des Communautés européennes. en transposant rapidement et le plus fidèlement les prescriptions de la réglementation communautaire.

Assurances dans le domaine de l'aviation civile

L'évolution du marché des assurances dans le secteur aérien a retrouvé en 2006 un régime de santé dynamique et équilibré sur un niveau inconnu les années précédentes dans la foulée des attentats perpétrés le 11 septembre 2001 aux Etats-Unis. La bonne conjoncture dans ce secteur très fragile se reflète par une augmentation substantielle de la capacité d'assurer et par une diminution générale des primes à supporter par l'industrie. Le marché ne présente à ce stade aucun risque actuel ou imminent de défaillance de marché.

Fin 2006 les compagnies aériennes n'ont subi aucune restriction ni exclusion en matière de couverture d'assurance lors de leur renouvellement des polices. Néanmoins, pour les exercices à venir, il ne peut pas être écarté que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéroports se verraient confrontés à des menaces d'exclusion ou de limitation de la part des souscripteurs.

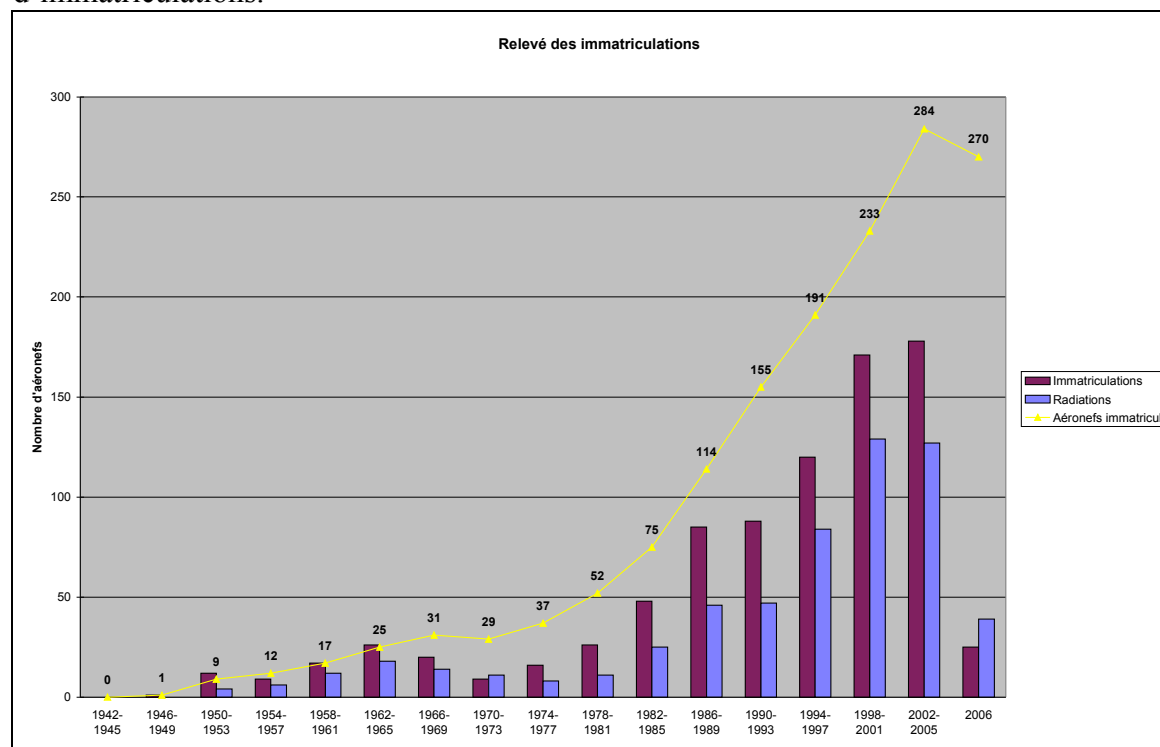
Toutefois la Commission européenne et les Etats membres restent sur le qui-vive et suivront de près les évolutions du marché des assurances en se concertant étroitement sur les divers mécanismes communs de réaction.

3.2. Domaine de la navigabilité

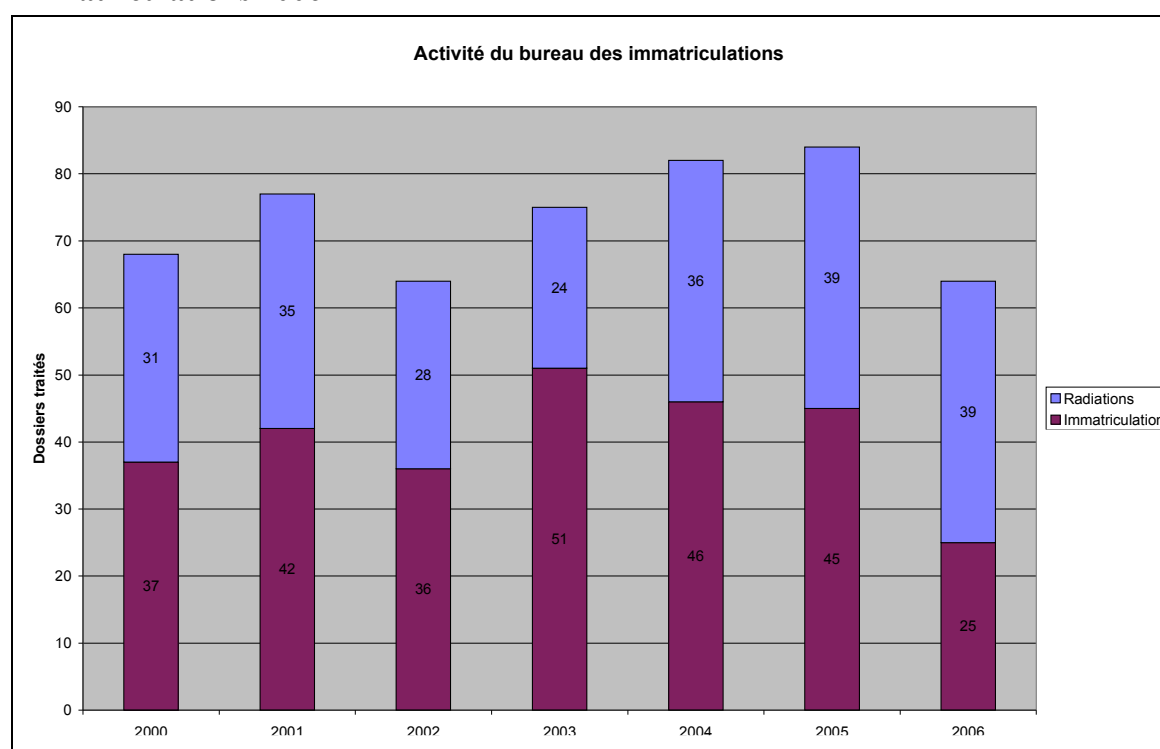
Registre des aéronefs / Tendances générales

Le nombre d'immatriculations a chuté de presque 50% en 2006 par rapport aux années précédentes. Le nombre de radiation étant resté stable, nous avons dû enregistrer une diminution du nombre d'aéronefs immatriculés au Luxembourg, ce qui n'était plus arrivé depuis 1987.

Le nombre de dossiers traités en 2006 était de 64, un chiffre en baisse, dû au faible nombre d'immatriculations.



Immatriculations 2006

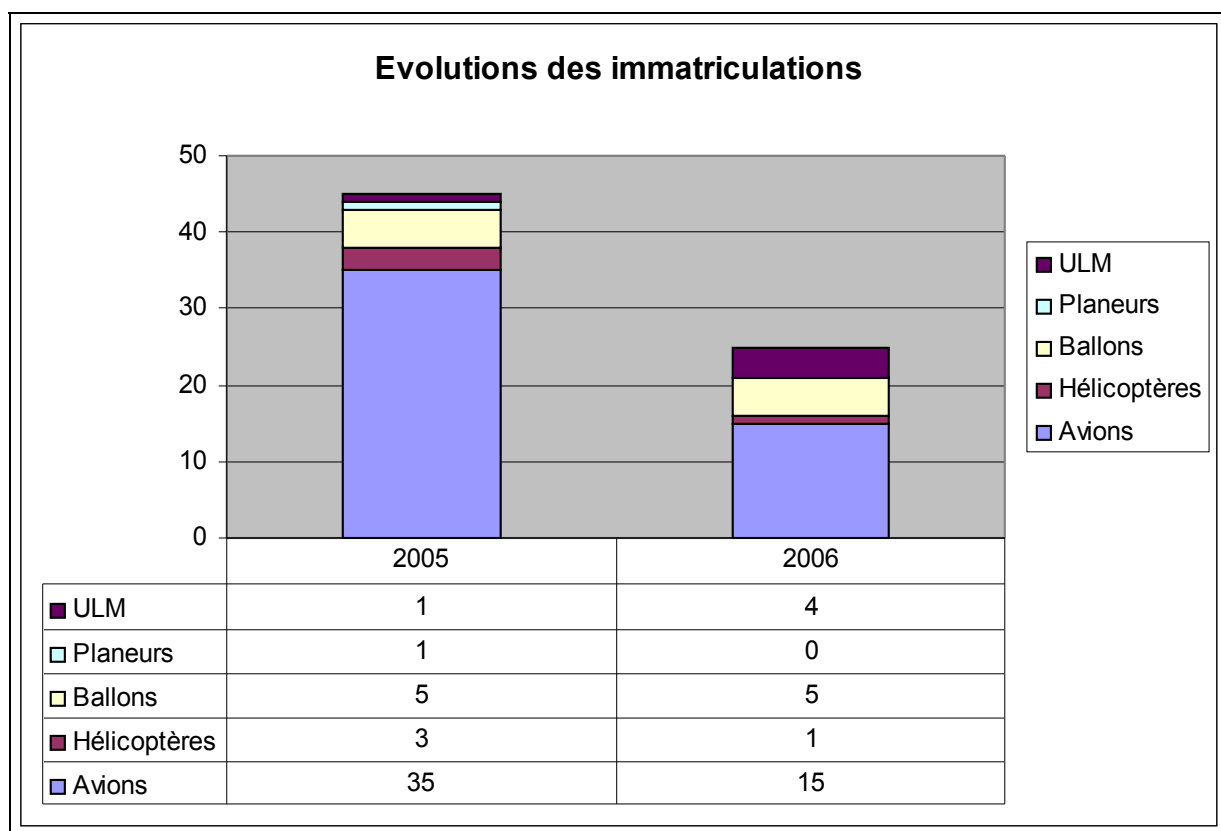


a
é de
ités,
qui
ond
une
ion
02%.
st la
e

fois depuis 1987 que le nombre des aéronefs inscrits sur le registre des immatriculations diminue.

La diminution affecte presque essentiellement les gros avions au dessus de 5.7 tonnes, dont 21 ont été immatriculés en 2005, mais seulement 8 en 2006. Cette diminution s'explique en partie à cause des restrictions opérationnelles imposées aux opérateurs privés.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Immatriculations	42	36	51	46	45	25
Radiations	35	28	24	36	39	39
Augmentation/Diminution nette	7	8	27	10	6	-14
Pourcentage	3.09%	3.43%	11.20%	3.73%	2.15%	-4.92%
Total	233	241	268	278	284	270



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 diminuée.

Maintenance

En 2006, la DAC a enregistré 3 nouvelles demandes d'approbations PART 145 qui sont toujours en cours de traitement.

Etat au 1^{er} janvier 2006

		Valide	Suspendu	En cours
Ateliers	CARGOLUX	X		
	LUXAIR	X		
	CAE AVIATION			X
	GA MAINTENANCE	X		
	HUSKY			X
	EUROCOMPOSITES			X

Organismes de formation de maintenance

CARGOLUX est toujours le seul organisme de formation agréé EASA PART 147. Son agrément n'a pas évolué en 2006.

Licences de mécanicien d'avion

La DAC a participé à l'organisation de plusieurs sessions d'examen en 2006 pour la délivrance de la formation de base pour la licence de mécanicien d'avion PART 66.

123 licences de mécaniciens ont été délivrées en 2006.

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 avait été élaboré en 2005. Ce règlement a été publié en juin 2006.

Permis de vol

27 permis de vol ont été émis en 2006. Ce chiffre est en diminution par rapport à 2005.

Constructions amateurs

Parmi les avions immatriculés en 2006, il y avait une construction amateur.

3.3. Domaine de la sécurité aérienne (incidents/accidents)

Les comptes rendus d'événements pour l'année 2006 dans l'aviation civile sont classés comme suit :

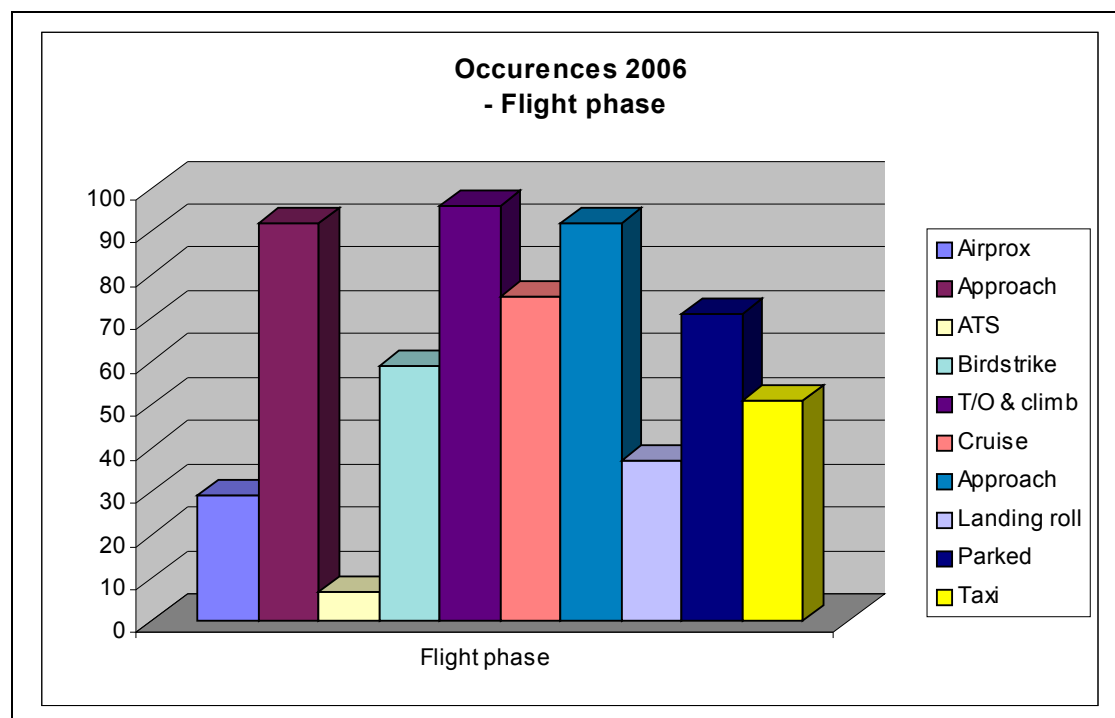
Accidents:	5
Incidents sérieux:	14
Incidents majeurs:	84
Incidents signifiants:	157
Incidents sans effets de sécurité:	175

Quatre de ces accidents se sont produits au sol, collision avec un véhicule, sans blessés. Le cinquième était un petit aéronef privé pendant l'atterrissage.

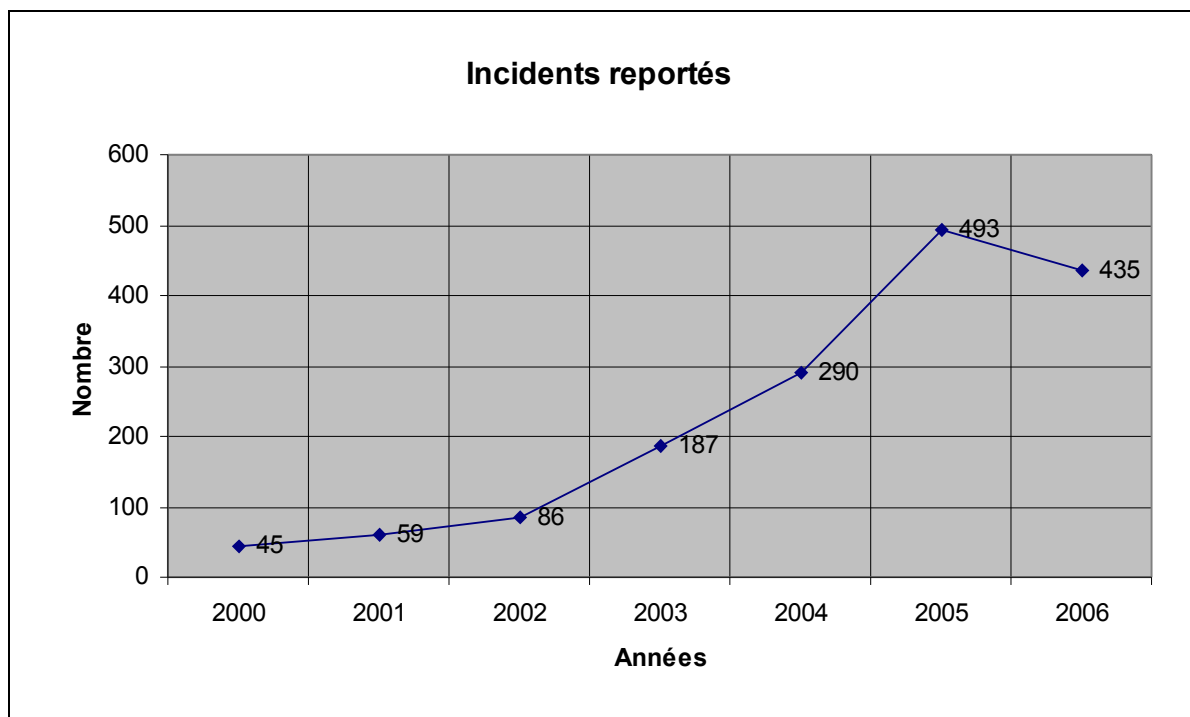
Pour les incidents rapportés par les opérateurs aériens pendant l'année 2006, le total s'élève à 435. Ce nombre se compose de:

- 59 incidents d'impact d'oiseaux
- 29 incidents de Airprox
- 7 incidents ATC
- 71 incidents au sol
- 269 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, 2005 – 493 incidents). Le graphique ci-dessous montre l'évolution des incidents rapportés depuis 2000.



La majorité des rapports parviennent encore des opérateurs Cargolux et Luxair. Après la mise en oeuvre de la directive européenne 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, il est possible que le nombre d'événements augmentera considérablement. La directive rend l'envoi des comptes rendus obligatoire, non seulement pour les exploitants ou commandants d'aéronefs, mais également pour un atelier d'entretien, un contrôleur de la navigation aérienne, le directeur de l'aéroport, etc..

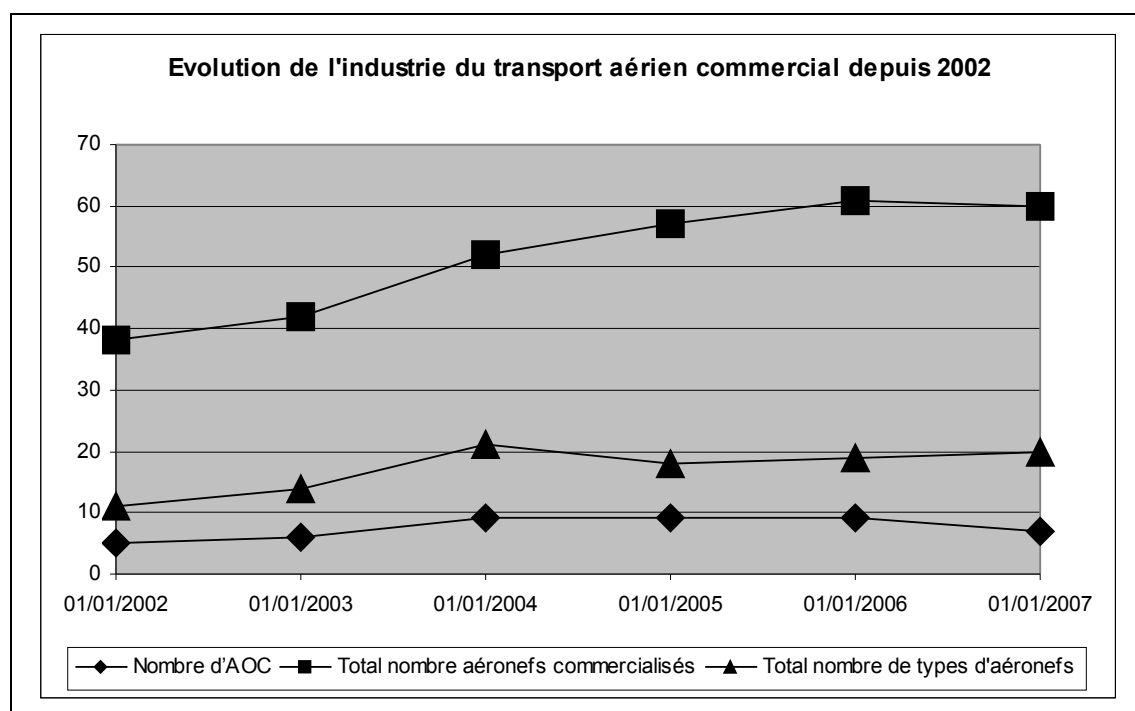
3.4. Domaine des opérations aériennes

En 2006, la DAC a été contrainte d'opérer le retrait du certificat d'opérateur aérien de 2 sociétés. Le nombre total au 1er janvier 2007 des compagnies de transport aérien sous pavillon luxembourgeois s'établit donc à 7.

Ces 7 opérateurs luxembourgeois ont exploité au 31 décembre 2006 une flotte composée comme suit :

N° AOC	Nom de l'opérateur	Flotte
L-01	Luxair S.A.	3 Boeing 737-700 1 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 XLS
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	1 Cessna 550 3 Falcon 50 3 Falcon 900 2 Falcon 2000 3 Global Express 2 Challenger 1 Learjet 31 1 Boeing BBJ
L-07	Duclair S.A.	3 Learjet 35 1 Learjet 60 4 Explorer
L-10	Premiair S.A.	1 Raytheon Premiair 1 Challenger
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 quelques années de 38 appareils au 1er janvier 2002 à 59 unités au 1er janvier 2007. Ceci correspond à une augmentation de quelque 61 %. Alors que cette flotte se constituait de 11 types différents au 1er janvier 2002, elle se compose de 20 types d'appareils différents au 1er janvier 2007, 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 2006 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.	20
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	18
L-03	Luxaviation S.A.	6
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	19
L-07	Duclair S.A.	13
L-10	Premiair S.A.	12
L-11	West Air Luxembourg S.A.	19

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. En 2006, la DAC a porté un accent sur le fonctionnement des systèmes qualité des opérateurs.

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

Niveau National

Le bureau de la navigation aérienne a instruit une centaine de dossiers divers et a délivré 25 autorisations. La ventilation des autorisations accordées se présente comme suit : travail aérien (4), manifestations et spectacles (6), prises de vues aériennes (7), atterrissages hors aérodrome (4), construction d'éoliennes (0), construction de tours et bâtiments (4). Cinq demandes ont été refusées.

Le bureau de la navigation aérienne a entamé la procédure de certification de l'Administration de l'aéroport conformément au 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). Ledit 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).

Niveau communautaire

Le bureau de la navigation aérienne a suivi les développements du « 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 est composé de deux représentants de chaque Etat membre et présidé par un représentant de la Commission. Le comité veille à un examen approprié des intérêts de toutes les catégories d'utilisateurs lors de la préparation des mesures d'exécution des règlements communautaires susvisés. Ainsi, les dispositions d'exécution suivantes ont été adoptées :

1. Directive (CE) N° 2006/23 du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Ce texte est passé par la procédure du COREPER et a été adopté par le Parlement européen. 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. Règlement (CE) N° 730/2006 du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195.

Il s'agit 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. Notre 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.

3. Règlement (CE) N° 1032/2006 du 6 juillet 2006 établissant les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre unités de contrôle de la circulation aérienne.

La gestion du trafic aérien exige des mécanismes sûrs et efficaces pour la notification, la coordination et le transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne. La mise en place de ces mécanismes dans le réseau européen de gestion du trafic aérien exige l'échange automatique des données de vol entre les systèmes de traitement des données de vol. L'analyse de la situation actuelle dans la Communauté a révélé que, dans certains Etats membres, ces mécanismes n'ont pas encore atteint un niveau satisfaisant et doivent encore être améliorés. Par conséquent, il est nécessaire de définir des exigences applicables aux systèmes de traitement des données de vol en ce qui concerne l'interopérabilité, la performance et la qualité de service de leurs fonctions d'échange de données de vol.

4. Règlement (CE) N° 1033/2006 du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen.

Plusieurs études réalisées par la Commission et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) ont mis en évidence des divergences importantes entre les données des plans de vol conservées par les parties concernées par la sécurité des vols (notamment les unités du service de la circulation aérienne, les exploitants et les pilotes). Ces divergences peuvent avoir des incidences sur la sécurité et l'efficacité du système de gestion du trafic aérien en Europe. Par ailleurs, une concordance accrue entre les données de plans de vol favoriserait une exploitation sans solution de continuité, soutiendrait de nouveaux concepts d'exploitation, notamment dans le domaine de la gestion des courants de trafic aérien, et accroîtrait la sécurité. Il conviendrait donc de prendre des mesures en vue de réduire le nombre de divergences entre les données de plans de vol.

5. Règlement (CE) N° 1794/2006 du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

L'instauration d'un système commun de tarification des services de navigation aérienne fournis au cours de toutes les phases du vol est cruciale pour la mise en oeuvre du ciel unique européen. Ce système doit contribuer à l'amélioration de la transparence en ce qui concerne la fixation, l'imposition et la perception de redevances dues par les usagers de l'espace aérien. Ce système doit également favoriser la fourniture sûre, efficace et efficiente des services de navigation aérienne aux usagers de services de navigation aérienne qui financent le système et stimuler la fourniture de services intégrés.

Conformément à l'objectif global d'amélioration de l'efficacité économique des systèmes de navigation aérienne, il importe que le système de tarification promeuve l'amélioration de l'efficacité économique et de l'efficacité de l'exploitation.

Eurocontrol

Le bureau de la navigation aérienne assiste régulièrement aux réunions du Conseil Provisoire d'Eurocontrol et du Groupe de Coordination de Maastricht (MCG) qui supervise les activités du Centre de contrôle de Maastricht (MUAC).

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

Au cours de l'année 2006, 50 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 2006 a été préparé en collaboration avec l'Administration de l'Aéroport.

Le bureau de la navigation aérienne participe aux travaux du High Level Group qui constitue un organe de coordination et de décision dans l'étude de faisabilité relative au projet du FAB Central (Functional Airspace Block). Il s'agit de préparer les modifications institutionnelles et opérationnelles qui s'imposent pour la mise en place d'un bloc d'espace aérien fonctionnel englobant les espaces aériens des pays Benelux, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse.

En même temps, le Luxembourg participe aux réunions de coordination et de coopération des NSA's (National Supervisory Authority) des pays Benelux et de l'Allemagne au sein du NSA Committee. Il s'agit d'harmoniser les procédures des NSA et de coopérer mutuellement dans la réalisation des tâches qui sont dévolues à ces autorités. Une convention en ce sens appelée MOC (Memorandum of Cooperation) sera très prochainement soumise à la signature des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile des pays membres.

Le bureau de la navigation aérienne participe également aux réunions du RICBAN (Regulatory Information & Coordination Board Area Northwest). Ce groupe réunit les pays Benelux, l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Irlande et l'Espagne. 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.

ICAO

Le bureau de la navigation aérienne a coordonné l'audit de l'OACI qui a eu lieu au Luxembourg au courant du mois de février. Les manquements qui ont été relevés par les auditeurs ont été examinés et évalués par la Direction de l'Aviation Civile. Un plan d'action corrective a été présenté à l'OACI qui a accepté les mesures à prendre par le Luxembourg.

3.6. Domaine des licences

Activités du Bureau des Licences

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

- Loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- Loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg
 - de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
 - d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ;
- Règlement grand-ducal du 4 juillet 1990 réglementant les licences et qualifications des parachutistes;
- Règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs ;
- 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 ;
- 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 précité. Un élément principal en est la création d'une licence de pilote professionnel ou de ligne.

Par ailleurs, le Bureau des Licences a élaboré un règlement ministériel permettant aux personnes atteintes d'un handicap moteur sévère d'origine ostéo-articulaire, musculo-tendineuse ou neurologique de suivre une formation de pilotage et d'acquérir une licence de pilote privé. Par arrêté ministériel du 13 juillet 2006 la commission d'experts en matière des conditions médicales des pilotes de l'aviation générale a été instituée.

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

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

Tableau 1 – Licences de pilotes privés et de parachutistes

	total de licences	dont licences d'entraînement
AER (aérostat)	36	1
PAR (parachute)	78	47
PLA (planeur)	50	12
PPL (avion)	526	132
ULM (Ultra-léger motorisé)	62	16
TOTAL	752	208

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 autorisation du Ministre des Transports. Le Bureau des Licences examine les dossiers lui soumis par les écoles de pilotage en vue de leur agrément. Le tableau suivant informe quant aux différentes écoles de pilotage agréées à Luxembourg.

Tableau 2 – Ecoles de pilotage

	Ecole de pilotage
Avion	Aéro Sport du Grand-Duché de Luxembourg
Avion	AVIASPORT II
Avion	AVIALUX asbl
Aérostat	Cercle luxembourgeois de l'Aérostation
Aérostat	Commune aérostatique du G.D.L. asbl
Planeur	Cercle luxembourgeois de Vol à Voile
Parachute	Cercle Para Luxembourg asbl
ULM	AEROPLUME Luxembourg

Examens théoriques et pratiques

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

- commission des épreuves théoriques,
- commission des épreuves pratiques.

Tableau 3 – Examens théoriques

Année	Nombre de candidats
1994	72
1995	111
1996	111
1997	119
1998	123
1999	100
2000	113
2001	87
2002	96
2003	153
2004	109
2005	54
2006	60

Tableau 4 – Examens pratiques

Année	Nombre de candidats
2003	93
2004	67
2005	48
2006	42

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

Actuellement le Bureau des Licences assure la gestion des licences et qualifications conformément au règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité. Le tableau suivant informe quant au nombre total actuel de licences.

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	106
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 autorisation de l'Autorité. Une telle autorisation n'est accordée que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement grand-ducal précité.

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

Tableau 6 – Organismes de formation déclarés

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

Examens

La gestion des examens au vu 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 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
2006	1

Tableau 8 – Examens pratiques et vols de compétence

Année	Nombre de candidats
2004	12
2005	48
2006	59

Structure médicale

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité une structure médicale a été organisée. A cet effet les nominations suivantes ont été effectuées:

- Section de Médecine Aéronautique (SMA)

Une Section de la Médecine Aéronautique (SMA) a été instituée au sein de la Direction de l'Aviation Civile. Le Dr. Robert Goerens, médecin-inspecteur du Travail auprès de la Direction de la Santé a été mandaté pour remplir la mission de SMA.

- Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (CEMA)

L'Hôpital Kirchberg a été agréé par l'Autorité en tant que Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique conformément aux dispositions du règlement grand-ducal précité pour effectuer les visites médicales d'aptitude du personnel navigant de l'aviation civile. Le CEMA est dirigé par le Dr Jean Bisdorff, médecin examinateur, agréé JAR.

- Médecins Examineurs (MEA)

Sur proposition de la SMA, l'Autorité a procédé à la nomination de 5 médecins examinateurs.

Certificats médicaux

- 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.

- 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.

Tableau 9 – Certificats médicaux délivrés en 2006

Année	Classe 1	Classe 2
2006	84	87

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:

- 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,
- 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 10 – 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 selon ce règlement, et notamment son article 6 pour les licences étrangères délivrées par un Etat membre des JAA.

Les licences des pays membres de l'OACI 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 11 – Validations à partir du 18 juin 2004 (avions)

	Licences JAA	Licences Non-JAA
A partir du 18 juin 2004	123	3
2005	300	6
2006	303	1

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

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

Tableau 12 – Validations à partir du 18 juin 2004 (hélicoptères)

	Nombre de validations	
	(A)	(B)
à partir du 18 juin 2004	11	3
2005	30	1
2006	25	3

3.7. Domaine des relations extérieures / négociations bilatérales

La Commission Européenne a poursuivi en 2006 la tenue de négociations horizontales avec des pays tiers en vue de la conclusion d'accords horizontaux qui permettent de rendre conforme 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. Outre ces négociations horizontales, la Commission Européenne a aussi continué les négociations bilatérales avec les Etats-Unis ainsi qu'avec la Russie.

Au niveau bilatéral, des démarches informelles ainsi que des négociations formelles ont eu lieu avec les autorités aéronautiques de différents pays en vue de développer les relations aériennes bilatérales ou d'étendre des dispositions opérationnelles en terme de fréquences, de capacités ou de droits de trafic ainsi que pour régler différentes questions pratiques dans ce domaine.

Ainsi une réunion bilatérale avec les autorités de l'Equateur a permis de convenir d'un texte en vue de la conclusion d'un accord aérien ainsi que de formaliser voire d'étendre les droits de trafic du transporteur CARGOLUX dans ce pays. Des réunions ont également eu lieu avec les autorités aéronautiques de l'Azerbaïdjan, de l'Ukraine et du Kazakhstan afin d'explorer les modalités pratiques pour permettre le développement de vols cargo avec ces différents pays. A signaler dans ce contexte que l'Azerbaïdjan est entretemps devenu la plus importante plaque tournante pour la compagnie CARGOLUX sur ses routes à destination ou en provenance de l'Asie.

Le transporteur CARGOLUX a également pu lancer la desserte de deux nouvelles destinations en Chine à savoir Pékin et Xiamen. Les autorités chinoises ont de leur côté désigné une troisième compagnie aérienne, à savoir YANG TSE RIVER EXPRESS, pour opérer des vols cargo sur Luxembourg.

Finalement des négociations bilatérales avec les autorités aéronautiques thaïlandaises ont permis de rendre notre accord aérien conforme à la réglementation communautaire en ce qui concerne les clauses de désignation et de révocation et ont également permis de porter le nombre de fréquences pour les transporteurs respectifs au nombre de 14 vols par semaine.

3.8. Domaine de la sûreté aérienne

- Au niveau national

Au niveau national, la sûreté de l'aviation civile a connu en 2006 une profonde refonte.

Ainsi suite aux sujétions imposées par la Commission européenne et ce conformément au règlement (CE) n°1217/2003, la Direction de l'Aviation Civile (en abrégé la DAC), en étroite collaboration avec l'Administration des Douanes & Accises, la Police grand-ducale et le Comité national de sûreté de l'aviation civile, s'est dotée d'un programme national de contrôle de la qualité (en abrégé PNCQ), approuvé par le Gouvernement en Conseil le 1er décembre 2006.

L'essence du PNCQ est la collaboration, la concertation et une coordination structurée entre les trois administrations concernées afin de mettre efficacement en place des dispositions sécuritaires harmonisées, structurées et transparent en matière d'aviation civile et se basant sur le programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'objectif est :

- une surveillance du respect des sujétions communautaires prévues en matière de sûreté de l'aviation civile,
- un constat des carences et la définition de procédures permettant de suivre les rectifications entreprises,
- une centralisation des données permettant la confection d'un rapport à adresser annuellement à la Commission européenne, tel que le règlement CE 1217/2003 le prévoit.

Il est à préciser que suivant une grille de répartition des compétences, la DAC s'est vue attribuée la régulation d'articles prohibés et de contrôles en matière de protection des aéronefs, de la qualification des agents habilités et des expéditeurs connus ainsi que des mesures relatives aux ustensiles à employer à bord d'aéronefs et des agréments relatifs aux équipements de sûreté.

Le système est opérationnel depuis décembre 2006.

En 2006, la DAC a effectué 18 contrôles et inspections en matière de protection des aéronefs et 3 contrôles en matière d'accès / challenging.

Concernant le 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, la DAC a procédé, en 2006, à la diffusion d'informations ciblées pour toute société concernée par ledit statut moyennant la confection de questions-réponses et de plans-modèles de sûreté nécessaires à l'attribution dudit statut.

Ces informations et la documentation afférente ont été mises à la disposition des sociétés lors de réunions consécutives et sont également diffusées sur le site internet (www.dac.lu).

Finalement et conformément à l'article 15 de la loi modifiée du 19 mai 1999 portant institution d'une Direction de l'Aviation Civile et en concertation avec la Police grand-ducale

et l'Administration des Douanes & Accises, la DAC a délivré des agréments relatifs à l'adoption de plans de sûreté établis, aux procédures de catering applicables à l'aéroport ainsi qu'aux procédures d'inspection / filtrage et d'accès à l'aéroport.

- Au niveau communautaire

Au niveau communautaire certaines nouvelles réglementations sont venues se greffer sur celles existantes imposant des sujétions additionnelles aux mesures de sûreté déjà appliquées à l'aéroport.

Il s'agit notamment de mesures de sûreté additionnelles et relatives au statut d'agent habilité facilitant ainsi le flux de la chaîne logistique du transport de fret aérien.

Ces mesures instaurent des procédures pragmatiques et mettent en balance d'une part, les intérêts économiques et financiers des sociétés, et d'autre part, les contrôles de sûreté afin que ceux-ci soient harmonisés et appliqués de façon uniforme dans tous les pays membres de l'Union Européenne.

Une autre nouveauté consiste également dans l'adoption d'une réglementation spécifique en matière de transport de liquides suite aux attentats terroristes de Londres en août 2006.

Cette réglementation a pour finalité de rendre les règles communes plus précises notamment pour faire face au risque accru d'introduction d'explosifs liquides dans les aéronefs.

Ainsi un règlement communautaire établit des critères de performances de certains appareils de contrôles à l'aéroport afin d'assurer un niveau de contrôle uniforme en Europe, en prenant en compte l'état de la technique à la pointe du progrès ainsi que le coût et la disponibilité des systèmes.

Finalement en ce qui concerne les portiques de détection et leurs critères de performance, la Commission européenne a également procédé à une harmonisation totale des spécifications techniques relatives à ces équipements. Elles seront complétées ultérieurement par des procédures harmonisées de classification.

3.9. Domaine de l'aviation générale

Confrontée à des conditions opérationnelles de plus en plus contraignantes et coercitives à l'aéroport de Luxembourg, les activités de l'aviation générale, représentée par l'aviation sportive et de tourisme, se trouvent exposées à une anémie proliférante dont les répercussions se font sentir notamment dans la régression des heures de vol documentée par le tableau suivant :

Année	Aviation générale (tourisme / loisirs + vols locaux)	Variation		Aviation locale	Variation
1995	29.268	- 8,4 %		22.712	- 8,8 %
1996	31.771	+ 11,9 %		26.296	+ 15,8 %
1997	34.919	+ 6,5 %		28.430	+ 8,1 %
1998	28.918	- 17,8 %		23.774	- 16,37 %
1999	30.953	+ 7,0 %		25.604	+ 7,6 %
2000	29.432	- 4,91 %	dont	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 %
2006	27.680	- 7,0 %		23.206	- 4,15 %

Ces chiffres démontrent que c'est pour la troisième année consécutive que les activités de l'aviation générale se traduisent par un dénivellement vers le bas.

Dans le souci de remédier dans la mesure du possible à la situation précaire qui touche tous les pilotes privés, les responsables des clubs d'aviation établis à l'aéroport tentent de renforcer leurs assises par la création de centres de formation, dispensant notamment des cours spécifiques à un niveau supérieur à la licence de pilote privé ou ouvrant même la voie vers une direction professionnelle.

La moins-value des activités exercées par les pilotes à l'aéroport de Luxembourg a cependant pu être compensée en partie par la réutilisation de l'aérodrome de Noertrange, rendu au trafic aérien suite à la mise en vigueur du règlement ministériel du 26 mai 2006 concernant l'exploitation de cet aérodrome.

3.10. L'aéroport de Luxembourg

Les activités de l'aéroport de Luxembourg reposent sur deux secteurs d'activités différents qui en font une plateforme à vocation internationale, voire intercontinentale. C'est ainsi que l'aéroport joue un rôle important pour la grande région, aussi bien au niveau du transport des passagers qu'au niveau du transport du fret aérien. 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 ont débuté en 2006 et s'étendront sur 6 années budgétaires.

De plus, le règlement grand-ducal du 17 mai 2006 déclarant obligatoire le plan d'occupation du sol «Aéroport et environs» ainsi que sont rectificatif ont été publiés.

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 travaux se poursuivent et aboutiront en 2007.

En ce qui concerne les chiffres du trafic enregistré à l'aéroport, les graphiques joints illustrent le mouvement général constaté depuis 1997. Il y a lieu de noter que le nombre des passagers transportés est en hausse depuis 3 années consécutives pour atteindre pratiquement le seuil de l'année record 2000 et par là, confirme la reprise de ce secteur depuis 2003.

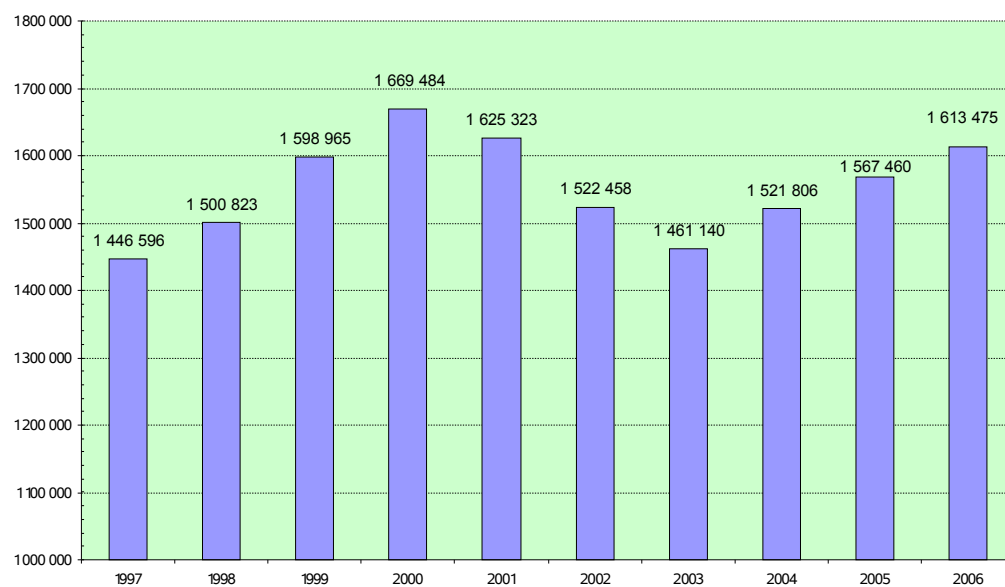
Pour le secteur du fret aérien, la hausse par rapport à 2005 est de 1.3%. La progression n'est plus aussi appréciable comme par rapport aux années précédentes, mais l'accroissement de cette activité constatée depuis les dix dernières années se confirme néanmoins.

Les mouvements aériens sont en léger recul (-2%) par rapport aux chiffres de l'année précédente tant pour les mouvements internationaux (-1%) que pour les mouvements locaux (-4%) qui en fait représentent l'activité de l'aviation sportive luxembourgeoise. De par la nature différente de ces deux activités, les raisons de ces régressions sont incomparables. En effet, pour l'aviation sportive on constate un léger tassement de la demande ainsi que des conditions météorologiques défavorables pour l'année écoulée, tandis que pour les mouvements internationaux, le seul recul peut être expliqué par un léger recul du nombre des vol Luxair et Cargolux de 2% respectivement 1%.

Le nombre des mouvements de nuit est en hausse de 13% par rapport à 2005, mais reflète toujours la volonté du Gouvernement à limiter ces mouvements : les autorisations nécessaires ne sont délivrées que dans des cas extrêmement rares (5,3%) et le chiffre global tel quel, est constitué très majoritairement (93,7%) par des arrivées retardées de vols réguliers.

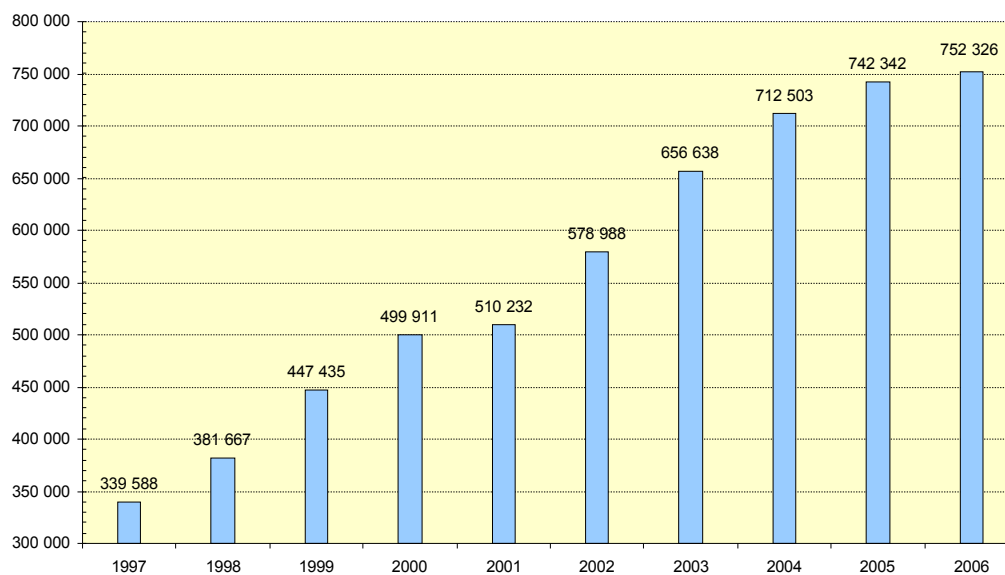
Evolution du nombre des passagers

Passagers

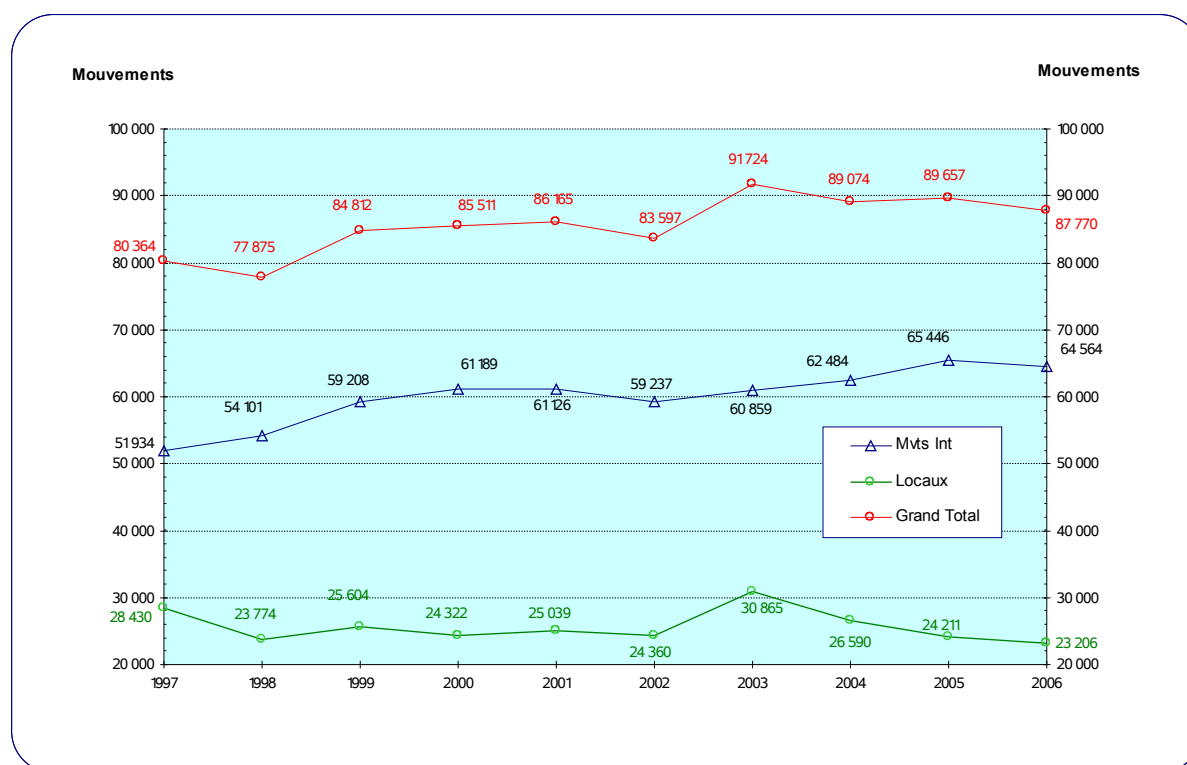


Evolution du fret aérien

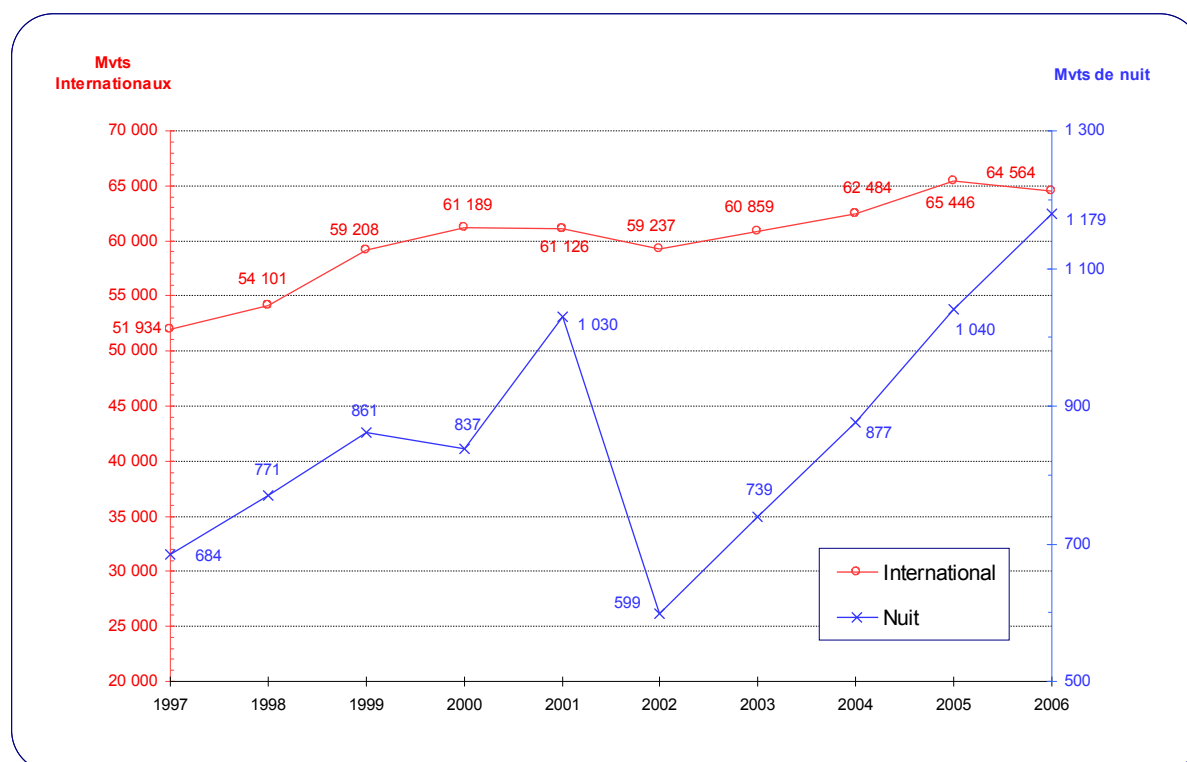
tonnes



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.

Aussi sur base de cette même loi, lux-Airport est chargé de

- l'exploitation de la nouvelle aérogare et du terminal petits porteurs;
- la construction, le financement et l'exploitation d'un parking à proximité de la nouvelle aérogare;
- la construction et le financement et l'exploitation d'une centrale de cogénération répondant notamment aux besoins identifiés à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport;
- la construction, le financement et l'exploitation d'un terminal pour l'aviation d'affaires, doté d'une fonction VIP;
- l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan global de sécurité et de sûreté de l'aéroport;
- la gestion immobilière de l'Aéroport de Luxembourg.

La construction de la nouvelle aérogare comprend le terminal principal (terminal A) et le terminal petits porteurs (terminal B).

Le terminal petits porteurs a été mis en service le 26 mai 2004, dans le respect et de l'échéancier et de l'enveloppe budgétaire prévus.

Le terminal principal

Les travaux du nouveau terminal principal avancent à grands pas.

Au début de l'année 2006, les travaux de charpente métallique de la toiture ont été terminés.

La pose de la façade principale a été réalisée à partir du mois de février 2006 et est à l'heure actuelle terminée à plus de 90%.

L'ensemble de ces travaux a donné la possibilité de mettre hors eau le bâtiment.

Parallèlement à ces activités, les travaux de terrassement ont été exécutés de part et d'autre du terminal.

A la fin de l'année 2006 les chapes dans la plupart du bâtiment étaient exécutées de manière à ce qu'au début de l'année 2007 les travaux de revêtements de sols puissent être commencés. Les travaux de faux plancher ont également démarrés à la fin de l'année 2006 au niveau tarmac.

En octobre 2006, un changement d'emplacement des points d'inspection filtrage (PIF) a été décidé par le conseil de gouvernement en sa session du 10 novembre 2006.

La construction de la nouvelle aérogare et la constellation des points d'inspection et de filtrage (PIF) et de contrôle d'immigration fut jadis planifiée en accord avec les autorités compétentes afin de garantir une sûreté maximale et selon la réglementation en vigueur en matière de migration transfrontalière. Le concept poursuivi avant ce changement reposait sur une décentralisation totale des PIF, à l'entrée des salles d'embarquement. Ce concept traduit l'approche préconisée en la matière par le consultant des autorités, en l'occurrence la société des aéroports de Paris (ADP), cohérente avec le Règlement (CE) No 2320/2002 du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile qui prescrit que les passagers en partance qui ont fait l'objet d'une inspection/filtrage ne se mélangent pas aux passagers à l'arrivée. Cette disposition sera abrogée du fait que tous les aéroports de la communauté européenne ont adopté les mêmes normes de sûreté aéroportuaire.

Par ailleurs, le Règlement (CE) No 1546/2006 de la commission du 4 octobre 2006 prévoit qu'à partir du 6 novembre 2006, plus aucun liquide, sauf ceux contenus dans des récipients d'une capacité maximale de 100 millilitres, ne pourra être admis aux PIF. Ainsi, la vente aux passagers de tout produit liquide (alcools, parfums, etc.) est rendue impossible avant le passage du PIF. Ceci ne répond ni à la demande des passagers, ni à l'intérêt économique de l'exploitant de l'aérogare.

Au vu de la réglementation communautaire nouvelle, voire en projet, lux-Airport a étudié les possibilités de réaménager les PIF et le point de contrôle d'immigration afin de pouvoir améliorer les flux des passagers et leur confort.

La solution envisage le déplacement des PIF du niveau d'embarquement (niveau r-ch. - 1) vers le niveau d'enregistrement (niveau r-ch.) et du contrôle d'immigration des passagers au départ du niveau d'enregistrement (niveau r-ch.) vers le niveau d'embarquement (niveau r-ch. - 1), à l'endroit des PIF initialement prévus, donc à l'entrée de la salle d'embarquement des vols à destination d'un aéroport Non-Schengen.

Le dispositif a l'avantage de permettre aux voyageurs d'acheter des liquides dans les magasins d'aéroport sans limitation de quantité, en raison du fait qu'ils seront situés derrière les PIF. Le nouvel agencement constitue également une amélioration substantielle de l'utilisation rationnelle et flexible de l'aérogare (p. ex. gain d'espace en raison du fait que le dédoublement des magasins dans les zones de départ Schengen et Non-Schengen ne s'impose plus et que la zone initialement réservée au transit des passagers devient obsolète, aménagement d'une zone de petite restauration) et permet une économie de personnel appréciable au niveau des agents de la Police grand-ducale, de l'Administration des Douanes et Accises et de lux-Airport.

Par ailleurs, les modifications permettront aux passagers après l'inspection/filtrage, soit d'attendre leur départ dans la lounge VIP ou au bar qui offrira une petite restauration, soit de faire des achats dans les magasins de l'aérogare situés dans la zone des départs.

Le nouveau concept de sûreté, élaboré en étroite concertation avec la Police grand-ducale et l'Administration des Douanes et Accises, a été présenté au Comité National de Sûreté de l'aviation Civile (CONATSAC) en réunion du 23 octobre 2006 qui l'a approuvé à l'unanimité.

Ces changements signifient que la mise en service de la nouvelle aérogare ainsi que l'exploitation de cette nouvelle aérogare par lux-Airport seront reportés au premier trimestre 2008.

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 parking des aéronefs.

Le parking souterrain

Après le congé collectif d'hiver, le chantier a été influencé par des conditions climatiques défavorables à savoir gel, verglas et neige sur une période s'étalant de mi-janvier à mi-mars.

Le parking est séparé en deux blocs, le bloc A et le bloc B disposant chacun de 2000 places de stationnement.

En septembre le gros-œuvre du bloc A a été achevé et celui du bloc B a commencé..

Avec le bloc A la galerie piétonne était également achevée. Celle-ci englobe 10 unités d'ascenseurs permettant le transport vertical des passagers. Les travaux de génie technique ont débuté, dans le bloc A, directement après l'achèvement du gros-œuvre.

Fin 2006, la réalisation du complexe d'étanchéité du bloc A était terminée, le gros-œuvre du bloc B achevé à 50%.

La mise en service du parking est prévue pour le deuxième semestre 2007.

Parallèlement au projet du parking souterrain et de la nouvelle aérogare, lux-Airport est maître de l'ouvrage délégué pour la halte ferroviaire situé entre les deux.

Ce projet avance parallèlement au projet du parking souterrain et se terminera aussi en 2007.

Centrale de cogénération

La centrale de cogénération est la quatrième partie du programme de construction dont lux-Airport est chargée. Lux-Airport a chargé la société Airport-Energy avec cette tâche. La nouvelle centrale de cogénération devant la nouvelle aérogare sera capable de fournir les fluides énergétiques chaleur et froid à la nouvelle aérogare ainsi qu'aux immeubles limitrophes sur le site aéroportuaire et à sa périphérie.

Les travaux ont commencés fin 2006 et devront être terminés fin 2007.

Un deuxième projet de centrale de cogénération a vu le jour en 2006. En effet le nouveau hangar de maintenance de la société Cargolux Airlines International S.A. sera alimenté par une centrale d'énergie placée dans le bâtiment de la société Cargolux. Les travaux d'installation de cette centrale débiteront vers le mois de juin 2007 pour se terminer la même année. Airport-Energy est aussi en charge de cette centrale.

Terminal pour l'aviation d'affaires, doté d'une fonction VIP

En vue de la construction du futur terminal pour l'aviation d'affaires avec espaces VIP, les demandes ont été introduites en 2006 par lux-Airport pour l'autorisation de démolition des anciens bâtiments sur le parking P5 de l'aéroport.

Le début de la construction du nouveau bâtiment est prévu pour mi-2007.

La sûreté aéroportuaire

En 2006, les activités de la société au niveau de la sûreté aéroportuaire se sont concentrées principalement sur deux missions primordiales:

- remédier aux déficiences constatées en matière de la sûreté de l'aviation civile lors des inspections de la commission européenne,
- transfert des compétences en matière de la sûreté de Luxair à lux-Airport.

Le rapport de la Commission Européenne relatif à l'inspection effectué en mai 2005 à l'aéroport de Luxembourg a relevé des déficiences au niveau de la sûreté aérienne qui nécessitaient des remèdes des différentes autorités et sociétés concernées. Par conséquent, lux-Airport a nettement augmenté son effectif d'agents de sûreté en vue de renforcer les mesures de sûreté à l'aéroport, notamment en ce qui concerne le contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport, les inspections, filtrages et fouilles des personnes, des objets portés ainsi que des véhicules.

Au niveau des contrôles de sûreté dans l'aérogare, le Ministre des Transports a décidé que toutes les compétences en matière des inspections, filtrages et fouilles des passagers, du personnel de l'aérogare ainsi que des bagages seraient repris par lux-Airport au 1er février 2007 et non pas seulement au moment de la mise en service de la nouvelle aérogare. Dans ce contexte, tous les préparatifs nécessaires ont été réglés de sorte à ce que le transfert se fasse à la date prévue.

La gestion immobilière

Le plan d'occupation du sol (POS) a été déclaré obligatoire par règlement grand-ducal du 17 mai 2006 et a été publié au Mémorial le 14 juin 2006.

Au deuxième trimestre 2006, la société Cargolux International Airlines S.A. a commencé la construction de leur nouvel hangar de maintenance sur le site aéroportuaire du côté de Sandweiler.

4. Transports fluviaux

4.1. Activité législative

- L'arrêté grand-ducal du 28 février 2006 a publié différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (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 en matière de péages sur la Moselle (Mémorial A N° 46, page 1070).
- L'arrêté grand-ducal du 25 août 2006 a publié les modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 168, pages 3071 et ss).
- Le projet de loi portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, a fait l'objet en 2006 d'un amendement gouvernemental et de deux avis complémentaires du Conseil d'Etat, de sorte que la ratification dudit accord pourra aboutir en 2007.

4.2. Activités internationales

Union Européenne

La directive 2006/87/CE du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE a été publiée au Journal Officiel de l'U.E. en date du 30 décembre 2006. Elle fixe de nouvelles règles techniques afin d'adapter le cadre légal aux exigences de sécurité applicables à la navigation intérieure.

Elle a connu une première modification technique par la directive 2006/137/CE du 18 décembre 2006 afin d'adapter les prescriptions aux progrès techniques résultant des travaux de la Commission nationale de la navigation sur le Rhin.

Par ailleurs, la directive 2006/103/CE du 20 novembre 2006 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la politique des transports, en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie, apporte une série d'adaptations techniques à la directive susmentionnée les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, ainsi qu'à la directive 91/672/CEE du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure.

Les textes de transposition en droit luxembourgeois devront être adaptés en conséquence.

Commission de la Moselle

Tout d'abord il sied de rappeler que le 27 octobre 1956, donc il y a 50 ans, fut signée la « Convention entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle ». Ainsi était posée la première pierre pour la réalisation d'une voie de communication importante qui depuis son achèvement, en mai 1964, relie les centres économiques de la Lorraine, du Luxembourg et de la Sarre aux ports maritimes.

En 2006, la Commission de la Moselle a tenu deux séances plénières où des décisions importantes ont été prises.

Face à la concurrence de plus en plus forte des autres modes de transport à laquelle est confrontée la navigation et à la fragilité du trafic sur la Moselle, la Commission a décidé de laisser tels quels, au-delà du 31 décembre 2006, les taux actuels des péages sur la Moselle.

En outre, les trois délégations se sont mises d'accord sur une nouvelle réglementation en vue de donner aux acteurs économiques de la Moselle la possibilité de planifier de manière plus sûre, c.à.d. si une modification devrait être décidée dans le domaine des péages, celle-ci n'entrerait en vigueur qu'à l'issue d'une période de 18 mois. Cette période entre la prise de décision et l'entrée en vigueur devrait permettre aux clients de la Moselle, voie d'eau, de s'adapter à temps à la nouvelle situation tarifaire.

En matière réglementaire, la Commission a apporté une série de modifications au règlement de police pour la navigation sur la Moselle et au règlement pour le transport de matières dangereuses sur la Moselle (ADNR) afin de tenir compte de l'évolution de la technique et des exigences en matière de sécurité et d'environnement.

Dans le souci d'accélérer la procédure administrative d'approbation pour les travaux devant être réalisés dans, sur ou sous la Moselle ou sur ses rives, la Commission de la Moselle a également décidé, en se conformant à une recommandation de ses experts techniques et juridiques, d'apporter une modification à la manière de procéder jusque-là suivie pour l'application de l'article 37 de la Convention de la Moselle.

4.3. Le Service de la navigation

4.3.1. Le contexte général

L'année 2006 était remarquable à maints égards. En rétrospective, le résultat le plus marquant est le dépassement du cap de 10 millions de tonnes transportées, respectivement une croissance du trafic de 11,6%.

Abstraction faite des répercussions économiques, on arrive à mieux percevoir les apports et les potentialités de ce mode de transport en faveur du développement durable dès lors qu'on considère que la Moselle aménagée en voie d'eau a ainsi évité la circulation de quelque 400000 poids lourds permettant ainsi une économie substantielle d'émissions de gaz à effet de serre.

Bien que la Moselle n'en finit pas de faire la preuve de son 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. En tant que rivière, elle relève 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 une ribambelle d'accords et de règlements d'exécution, respectivement les prescriptions édictées en l'exercice de la souveraineté nationale ou en vue de la transposition de directives communautaires.

Dans le cadre de la signature de la Convention tripartite au sujet de la canalisation de la Moselle, respectivement de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, notre pays s'est plus particulièrement engagé à assurer la gestion de la voie d'eau mosellane selon des normes contraignantes.

■ 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.

Le législateur a chargé le Service de la Navigation de l'exécution des missions de gestion de notre patrimoine fluvial, à qui il appartient donc d'assurer dans le respect des engagements souscrits, 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, respectivement le maintien en état des installations des barrages-écluses et des autres infrastructures de navigation.

Lui sont également 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.

■ Activités et stratégies de gestion

Comme pour les autres modes de transports, le défi est d'assurer 24h/24h la conformité et la sécurité d'exploitation.

L'année 2006 étant marquée non seulement par une forte progression du tonnage transporté, mais encore par un sensible accroissement de la taille des unités de transport, les tâches de gestion ainsi que les problèmes à gérer évoluaient en conséquence.

Au-delà des activités de transports de marchandises, la voie d'eau attire, en raison de ses multifonctionnalités, un nombre croissant d'autres acteurs. L'évolution observée en le domaine des activités nautiques et de plaisance a ainsi requis la mise en place de mesures spécifiques destinées à maintenir la sécurité de circulation, respectivement à concilier les intérêts souvent opposés des différents utilisateurs.

Comme l'effectif disponible n'a pas suivi cette évolution, force a donc été de fixer des priorités et de concentrer les moyens disponibles sur les actions jugées indispensables pour assurer la gestion des risques. 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.

Face aux multiples défis, la stratégie adoptée a été guidée par une approche globale dynamique, qui a en fin de compte permis de gérer et d'exploiter le patrimoine en question de manière à assurer une mise à la disposition des usagers dans des conditions acceptables d'exploitation, d'entretien et de sécurité.

Ce résultat n'est pas un hasard, mais on oublie trop souvent que cette performance est en rapport étroit avec la mobilisation extrême d'un effectif des plus restreints, mais fort de ses hommes et de leurs compétences.

■ La gestion domaniale

A rappeler d'emblée que 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 (dont les barrages éclusés), ainsi que d'un certain nombre de dépendances terrestres. Le patrimoine à gérer totalise une surface de quelques 500 H.

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

- de sauvegarder les biens relevant du domaine public contre les risques de démembrement, d'empiètement ou de dégradation moyennant des contrôles et inspections ad hoc de la conformité avec les impératifs de sécurité;
- 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 l'état des infrastructures de navigation et la conformité des concessions privatives avec les obligations légales;
- d'apporter son concours aussi bien en assistance-conseil qu'en appui technique aux autorités et organismes qui en ont exprimé la demande.

4.3.2. Les résultats chiffrés d'exploitation

■ **L'exploitation commerciale de la voie d'eau**

Le niveau des recettes d'exploitation n'a pas connu une évolution significative, le taux des péages n'ayant en 2006 pas connu d'adaptation. On peut donc se borner à signaler qu'une somme de 86.746,30 € 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 2006, atteindront 1,2 millions d'Euros.

■ **Les résultats du transport de marchandises**

En 2006 on a pu enregistrer une nouvelle fois une croissance remarquable du trafic. Pour ce qui est du transport de marchandises recensé à l'écluse de Grevenmacher, l'année 2006 a été clôturée comme suit:

- Tonnage transporté:	10.055.094	tonnes
- Mouvements de bateaux à marchandises chargés:	6.289	unités
- Mouvements totaux de bateaux à marchandises :	7.409	unités
- Capacité de charge théorique des bateaux	15.177.152	tonnes

En ce qui concerne l'évolution du tonnage transporté, on constate que le trafic a augmenté d'environ d'un million de tonnes par rapport à l'année précédente, en dépassant le seuil de 10 millions de tonnes pour la première fois depuis la mise en service de la voie d'eau en 1964.

- Année 2004 :	9.727.709 tonnes
- Année 2005 :	9.004.990 tonnes
- Année 2006 :	10.055.094 tonnes

L'évolution des flux et des groupes de marchandises a été variable selon les secteurs économiques. Une tendance nette en direction d'une diversification des trafics et des transports de conteneurs n'a par contre pas pu être observée.

■ 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 2006 comme suit:

- Mouvements de bâtiments à passagers :	376
- Autorisations de priorité de passage aux écluses conférées aux bâtiments effectuant un service régulier :	596
- Mouvements de bateaux de plaisance avec des dimensions supérieures à celles de l'écluse à nacelles :	834

Si le nombre des personnes transportées n'est pas connu, on peut néanmoins signaler que cette flotte a mobilisé une capacité de transport équivalente de l'ordre de 400 000 passagers. Si ces chiffres accusent un léger recul par rapport à ceux de l'année précédente, ils continuent indiscutablement à refléter la constance de l'attrait touristique de la Moselle voie d'eau.

■ Le service des 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 hydrométéorologiques 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 2006 des interruptions d'exploitation des écluses qui se sont chiffrés à 195 heures pour Grevenmacher et à 216 heures pour Stadtbredimus. A noter que lors de l'arrêt annuel d'exploitation des écluses du 7 au 14 juin 2006, des travaux ont exigé un abaissement du bief de Grevenmacher de 1,15 m au dessous du niveau normal de retenue.

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 2006 les efforts visant à mettre au point les dispositifs de prévention, de gestion de crise et de conformisation aux obligations des autorisations d'établissement et d'exploitation.

Pour moderniser les dispositifs d'exploitation de la voie d'eau, a été entamée la mise en service du système de télésurveillance et de gestion du trafic de la Moselle.

Aussi ne peut on passer sous silence les difficultés rencontrées pour assurer la continuité d'exploitation des barrages-écluses. Suite aux défections concomitantes d'agents titulaires, la pérennité de ce service n'a pu être assurée par une relève qui devrait rester une instance d'urgence.

■ Le service des barrages

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 2006, 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:	760 h	2636 h	1245 h	2946 h
- Durée des mises hors service pour opérations programmées de maintien en état:	94 h	159 h	2480 h	48 h
- Durée des interruptions de fonctionnement (pannes):	0	0	0	4 h

La période de faibles débits de la Moselle a affectée en 2006 l'exploitation de la voie d'eau dans une moindre mesure. L'année a par contre été marquée début octobre par une forte crue, dont la gestion a été hypothéquée par un chantier sous régie de l'autorité allemande bloquant une vanne du barrage de Stadtbredimus. L'évacuation de tels débits par la seule vanne restant en service, constituait une première, les causes et effets ont été analysés et les mesures adaptées ont été prises pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise.

4.3.3. 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.

D'un côté, 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. D'un autre côté, la stratégie du concept préventif de surveillance ainsi que de l'entretien préventif a été poursuivie en vue de garantir le maintien en état, la fiabilité, la sécurité et la disponibilité des installations. 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.

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. Vu la dépendance de l'alimentation électrique il sera encore plus important d'établir une stratégie pour pouvoir affronter des pannes de courant majeures et durables du réseau public.

Cette démarche d'ensemble a permis de répondre d'une manière efficiente aux enjeux et ce tant au plan de la pérennité de fonctionnement des ouvrages que de la sécurité des agents ou des usagers.

4.3.4. La gestion de la sécurité sur l'eau

Vu sous cet aspect, l'année 2006 est aussi remarquable. En dépit du record de tonnage, les incidents constatés restaient sans exception mineurs. Cette évolution très positive ne doit toutefois pas faire ignorer que le risque de conséquences graves va de pair avec l'accroissement de la taille et du nombre des unités, respectivement de la diversification des marchandises transportées.

Il importe de rappeler qu'à ce niveau le défi est double. D'une part il s'agit d'assurer la sûreté des infrastructures offertes aux navigants, et d'autre part de garantir la sécurité et la fluidité de navigation et une cohabitation aussi harmonieuse que possible entre les différents utilisateurs de cette infrastructure naturelle de transport.

Au niveau matériel l'objectif a été de ne pas négliger, respectivement d'assurer d'une manière aussi efficace que possible:

- 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.
- 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.).
- L'adaptation du parc du matériel d'intervention par la mise en chantier d'un ponton d'intervention multi-usages, respectivement la modernisation des équipements bathymétriques.

Afin d'augmenter les performances et la sécurité d'intervention en cas d'accident, les dispositifs techniques et organisationnels de gestion de crise ont été adaptés.

■ **Les aspects 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 en vue de maintenir le haut niveau de sécurité et le bon ordre de la navigation.

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.

En s'appuyant sur les expériences des années précédentes ont été exécutées au cours de l'année 2006, les activités opérationnelles de prévention, de sécurisation et de répression suivantes:

- L'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;
- Des actions ciblées d'information et de sensibilisation des usagers de la voie d'eau sur les dispositions de police et de sécurité;

- Des interventions de régulation de la circulation et de sécurisation de manifestations sportives, de fêtes nautiques, de travaux ou d'autres activités extraordinaires ayant eu lieu sur la voie d'eau;
- Des opérations de contrôles destinées à vérifier le respect des mesures de police et d'exploitation ;
- La sauvegarde du domaine public fluvial des atteintes et dégradations par des opérations préventives et répressives.

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;
- ⇒ Le non respect des règles d'équipement et d'utilisation des installations radiotéléphoniques.

■ **Aperçu des événements extraordinaires d'exploitation**

Au cours de l'année 2006, ont dû être traité 29 événements extraordinaires d'exploitation dont:

- 5 Accidents / incidents de navigation ayant entraîné des dégâts au matériel flottant;
- 7 Accidents / incidents de navigation avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 8 Accidents / incidents de navigation sans répercussions sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 3 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 la darse du port de Mertert ;
- 1 Opération nocturne de recherche de personnes.

4.3.5. La gestion hydraulique

Le gestionnaire d'une infrastructure fluide proche de l'état naturel se doit de suivre de très près l'évolution des paramètres hydrauliques qui déterminent les conditions d'exploitation. Il s'agit notamment de gérer les effets des variations naturelles du débit, de suivre l'évolution de la topographie sous-marine et d'exploiter les dispositifs indispensables pour saisir et interpréter les valeurs captées.

Il est communément ignoré que les aménagements hydrauliques nécessaires au transport fluvial permettent sans autre investissement l'utilisation du potentiel de production d'énergie hydroélectrique, une régularisation des niveaux d'eau, un écrêtement des faibles crues ou encore un soutien des étiages.

Dans ce contexte il semble intéressant de noter que les retombées induites au niveau de la production d'énergie hydroélectrique dans le secteur à gérer se sont chiffrées au cours de l'année 2006 au total à 77.527.000 kWh (centrales de Schengen, Stadtbredimus-Palzem et Grevenmacher-Wellen).

■ **Caractéristiques générales de l'année hydrologique**

L'année 2006 s'est caractérisée par:

- ⇒ une période d'étiage pendant les mois de juin, juillet et août,
- ⇒ des épisodes de crue en février et en début d'octobre.

L'événement d'octobre qui a été généré par des précipitations exceptionnelles survenues en tête des bassins hydrographiques de la Meurthe et de la Moselle a été aggravé par la présence d'un chantier sous régie allemande bloquant une vanne du barrage de Stadtbredimus. Des mesures particulières d'intervention ont dû être prises pour mettre en sécurité les infrastructures.

L'évolution des conditions hydrologiques dans le bassin versant luxembourgeois de la Moselle ressort du tableau ci-dessous.

Paramètres hydrauliques clé

ANNEES:	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
DEBIT DE LA MOSELLE								
Moyenne annuelle (m3/s)	193	180	218	190	96	108	92	149
Moyenne journalière minimale (m3/s)	20	25	27	22	11	18	19	24
Moyenne journalière maximale (m3/s)	1131	690	1185	1451	973	1137	547	1222

■ La gestion des réseaux hydrométriques

Le suivi du débit de la Moselle n'est non seulement indispensable en cas de crue, mais aussi pour détecter et anticiper des périodes d'étiage. L'évolution est surveillée en s'appuyant sur des limnimètres judicieusement placés le long du cours de la Moselle.

L'exploitation du réseau limnimétrique télé-interrogeable fait l'objet d'accords internationaux, dont notamment:

- ⇒ l'accord international du 1 octobre 1987 relatif à l'annonce des crues dans le bassin versant de la Moselle ;
- ⇒ l'accord bilatéral germano-luxembourgeois du 4 février 1997 relatif au service d'annonce des crues dans le bassin versant de la Moselle.

En application de ces accords, le Service de la Navigation est tenu d'assurer le fonctionnement des systèmes relevant du secteur luxembourgeois.

Au cours de l'année 2006 ces accords ont fait l'objet d'une actualisation. Les modifications concrètes impliquent la mise en œuvre de nouvelles technologies, ainsi que la mise en place d'un accès en ligne aux données à fournir par le S.N. A noter d'autre part que le réseau des paramètres d'exploitation a été complété par la mise en place d'un système de captage des paramètres environnementaux au barrage-écluse de Grevenmacher.

Ces améliorations s'inscrivent dans le cadre des projets de modernisation de la gestion hydraulique. Beaucoup reste à faire avant de pouvoir finaliser ce projet, car il exige non seulement un investissement financier certain, mais encore une importante mobilisation en personnel.

■ 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. En attendant la mise à disposition d'effectifs dédiés, ce service a dû être assuré avec l'appui d'experts externes.

4.3.6. Evolutions et perspectives

L'utilisation de la Moselle en tant que voie de transport a connu l'année dernière une progression significative. Si les raisons de cette évolution sont multiples, elle est en phase avec le programme "Naiades" de la Commission Européenne qui souligne que la voie fluviale est l'infrastructure par excellence du développement durable en raison de son caractère économique, sûr et respectueux de l'environnement.

Comme ce regain d'intérêt concerne également les secteurs tourisme, sports nautiques et navigation de plaisance, les défis à affronter et les exigences à satisfaire par le gestionnaire accusent une évolution quantitative et qualitative singulière.

Il sied de considérer à cet égard que l'exécution des missions de gestionnaire infrastructurel 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.

Aussi ne doit on pas oublier que les activités, respectivement les résultats des dernières années, ont été obtenus d'abord par l'engagement personnel de tous les cadres et tous les agents du S.N., mais aussi grâce à la collaboration avec les nombreux partenaires externes, entreprises et organisations.

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. Jusqu'à maintenant il a été possible de faire face à ces évolutions moyennant une efficacité opérationnelle largement basée sur la compétence et la polyvalence, respectivement une adaptation des méthodes de travail, mais l'écart entre les ressources disponibles et la progression des tâches à assurer devient de plus en plus grand.

Les chiffres démontrent que l'économie des régions touchées s'appuie largement sur cette infrastructure, en tirant parti de l'aspect développement durable intrinsèque. Le fait que la Moselle révèle à plusieurs égards des potentialités reste un atout à exploiter.

4.4. Port de Merttert

Au cours de l'année sous revue, la navigation n'a pratiquement pas été gênée par les basses eaux sur le Rhin et la Moselle, à l'exception de 2 à 3 jours en début d'octobre 2006, où il s'ensuivait un arrêt d'exploitation de la voie navigable mosellane.

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2006, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint 1.732.984 t contre 1.692.129 t soit une augmentation de 40.855 t ou 2,4 %.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une progression de 77.950 t pour atteindre 317.492 t.

■ Trafic Portuaire

Le courant export a enregistré au total une baisse de 30.899 t ou 11,7 %, revenant de 263.282 t en 2005 à 232.383 t en 2006.

Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une progression pour les produits sidérurgiques de 64.730 t ou 56,3 % pour les produits sidérurgiques, qui s'élèvent à 179.797 t.

Le clinker de ciment a enregistré une baisse marquante de 100.186 t ou 70,5 % pour revenir à 41.879 t.

Les divers avec un tonnage de 10.707 t ont augmenté de 4.557 t ou 74,1 %.

Le courant import a totalisé 1.056.579 t et marque ainsi une progression de 24.615 t ou 2,4 %.

Les ferrailles avec un tonnage de 310.308 t ont progressé de 96.128 t ou 44,9 %.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques avec un total de 20.803 t sont pratiquement restés stables.

Le trafic pétrolier a enregistré une légère hausse de 1.996 t ou 0,4 % pour se hisser à 502.938 t. Il s'agit du tonnage record depuis la mise en service du quai pétrolier.

Le trafic charbonnier a atteint 62.238 t et est resté stable.

Les matériaux de constructions ont diminué de 24.819 t ou 35,5 % pour se fixer à 45.034 t.

Les produits agricoles ont enregistré une diminution de 5.724 t ou 9% pour revenir à 57.770 t.

Les divers ont baissé de 42.719 t ou 42,6% pour revenir à 57.487 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2006 un tonnage total de 510.908 t et a contribué de ce fait à raison de 39,6 % au tonnage portuaire fluvial, contre 27,0% en l'an 2005.

Parmi les produits-piliers, les produits sidérurgiques occupent le premier rang (39,6% suivis de très près des produits pétroliers (39,0%).

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une régression sensible de 30.811 t ou 19,6 % pour se fixer à 126.530 t.

Le trafic "terrestre port" est monté en flèche de 65.826 t ou 70,5 % pour atteindre 159.260 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port" a progressé de 12.124 t ou 8,3 % pour s'élever à 158.232 t.

■ Trafic sur la Moselle

A l'écluse de Coblenz, le trafic en amont et en aval a atteint 16.170.139 t contre 14.034.538 t en 2005, soit une progression de 15,2 %.

Le trafic français, relevé à l'écluse d'Apach, y intervient avec 9.905.649 t (8.856.681 t en 2005, soit + 11,8%. En ce qui concerne le trafic sarrois, y compris dans le trafic susmentionné, l'on note une progression sensible de 37,6 % (3.780.470 t contre 2.747.083 t en 2005).

A l'écluse de Grevenmacher le trafic a progressé de 11,6 %, passant de 9.004.990 t en 2005 à 10.055.094 t en 2006.

DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2006

Unité: Tonne

	2006	2005	diff. %
TRAFIC GLOBAL GENERAL	1.732.984	1.692.129	+ 2,4%
TRAFIC GLOBAL PORT DE MERTERT	1.288.962	1.295.246	- 0,5%
exportations	232.383	263.282	- 11,7%
importations	1.056.579	1.031.964	+ 2,4%

EXPORTATIONS	2006	2005	diff. %	IMPORTATIONS	2006	2005	diff. %
produits sidérurgiques	179.797	115.067	+ 56,3%	produits sidérurgiques	331.111	235.046	+ 40,9%
<i>dont: laminés finis et demi-produits</i>	<i>178.577</i>	<i>113.482</i>	<i>+ 57,4%</i>	<i>dont: matières premières</i>	<i>310.308</i>	<i>214.180</i>	<i>+ 44,9%</i>
<i>scories de four électrique</i>	<i>1.220</i>	<i>1.585</i>	<i>- 23,0%</i>	<i>produits finis et demi-produits</i>	<i>20.803</i>	<i>20.866</i>	<i>- 0,3%</i>
clinker de ciment	41.879	142.065	- 70,5%	charbon	62.238	62.423	- 0,3%
produits agricoles				produits pétroliers	502.938	500.942	+ 0,4%
divers	10.707	6.150	+ 74,1%	matériaux de construction	45.034	69.853	- 35,5%
				produits agricoles	57.770	63.494	- 9,0%
				divers	57.487	100.206	- 42,6%

	2006	2005	diff. %
Nombre de bateaux	961	951	+ 1,1%
dont: chargés	228	269	- 15,2%
déchargés	733	682	+ 7,5%

TRAFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER *

exportations et importations	126.530	157.341	- 19,6%
nombre de bateaux	30	116	- 74,1%

TRAFIC TERRESTRE PORT *

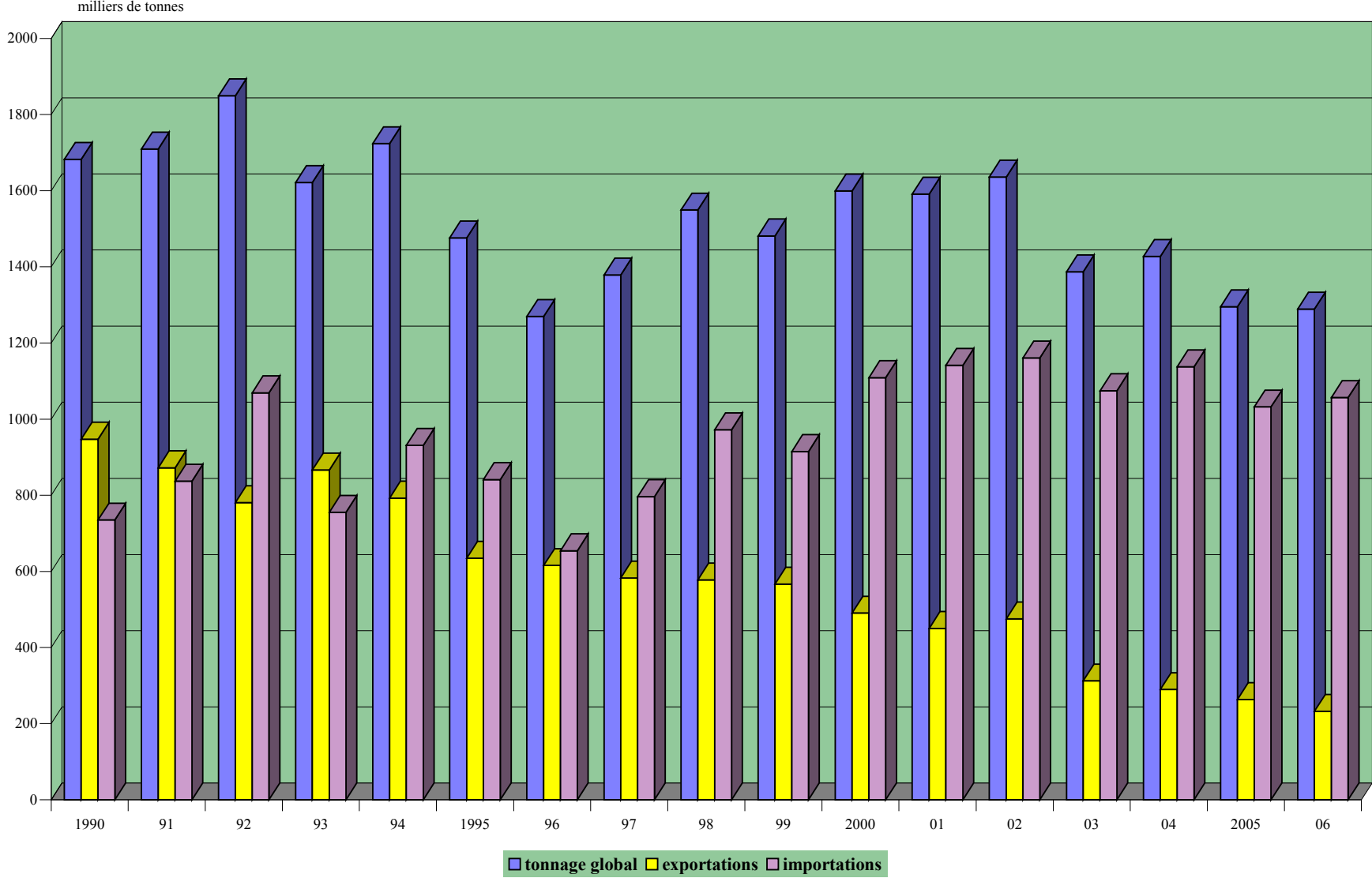
	159.260	93.434	+ 70,5%
--	---------	--------	---------

TRAFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT *

	158.232	146.108	+ 8,3%
--	---------	---------	--------

* compris dans le trafic global général

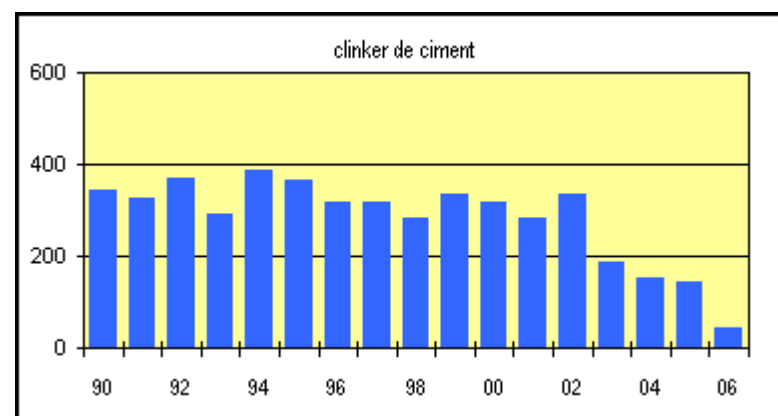
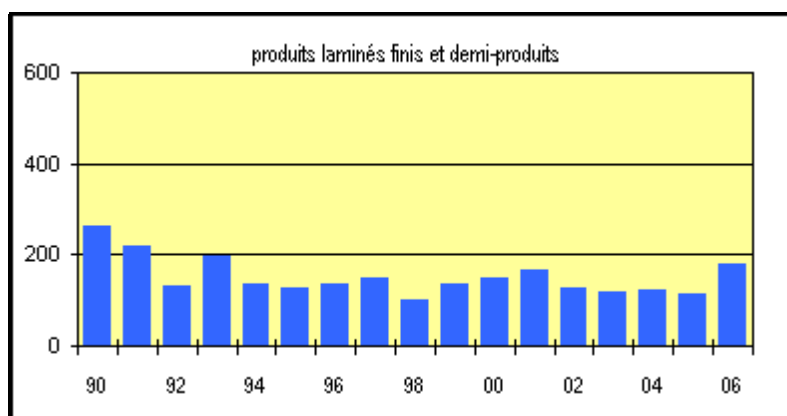
EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL PORTUAIRE



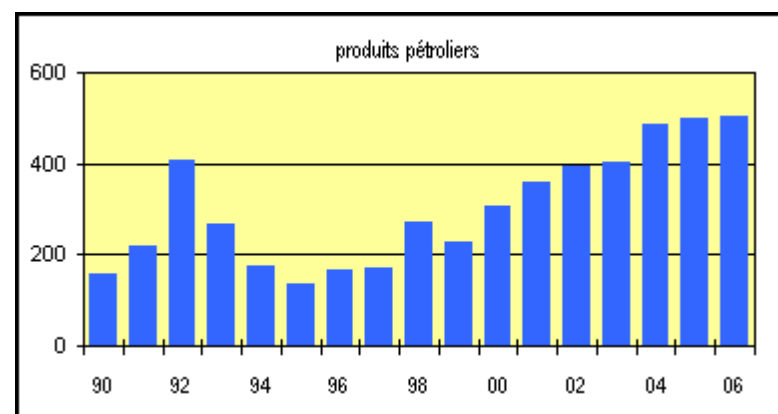
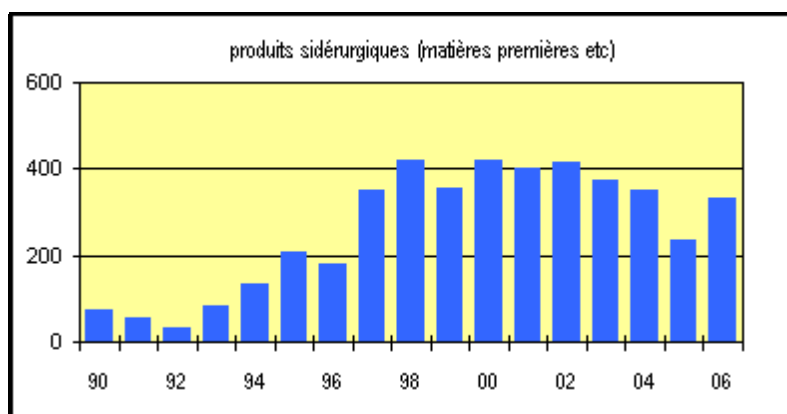
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

en milliers de tonnes

exportations

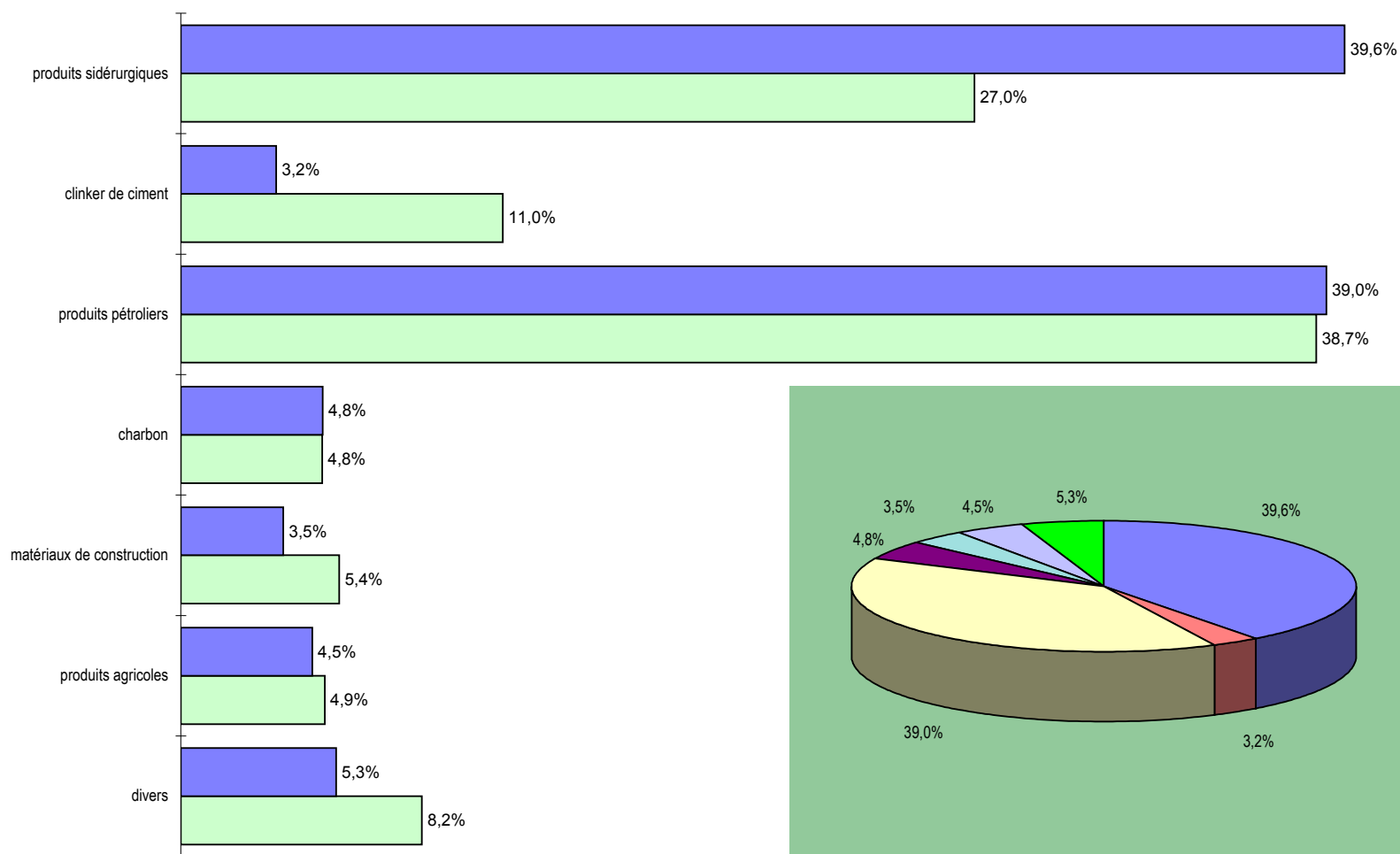


importations

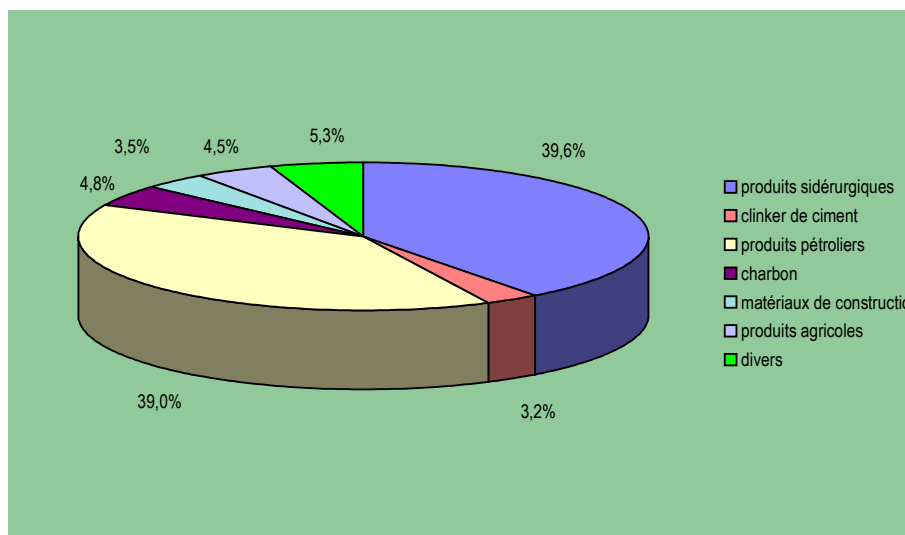


TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS

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



2005 2006



produits sidérurgiques
 clinker de ciment
 produits pétroliers
 charbon
 matériaux de construction
 produits agricoles
 divers

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 5.4.).

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 5.2).

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.).

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 460.000 habitants croissant au rythme de quelque 4.000 personnes par an ainsi que quelque 126.000 travailleurs frontaliers dont le nombre augmente chaque année de quelques 6.000 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 (« résidents » et « frontaliers ») ont été établis. Alors que le scénario « résidents » 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 scénario « frontaliers » part du principe que la croissance significative des frontaliers connue depuis les années 1990 persistera jusqu'à l'horizon 2020.

Les dernières analyses effectuées dans le cadre du monitoring de l'IVL qui a été mis en place en décembre 2006 montrent que l'évolution économique et démographique actuelle dépasse déjà le scénario « frontaliers » développé par l'IVL et mettent en évidence les difficultés de la mise en œuvre du scénario « résidents » préconisé.

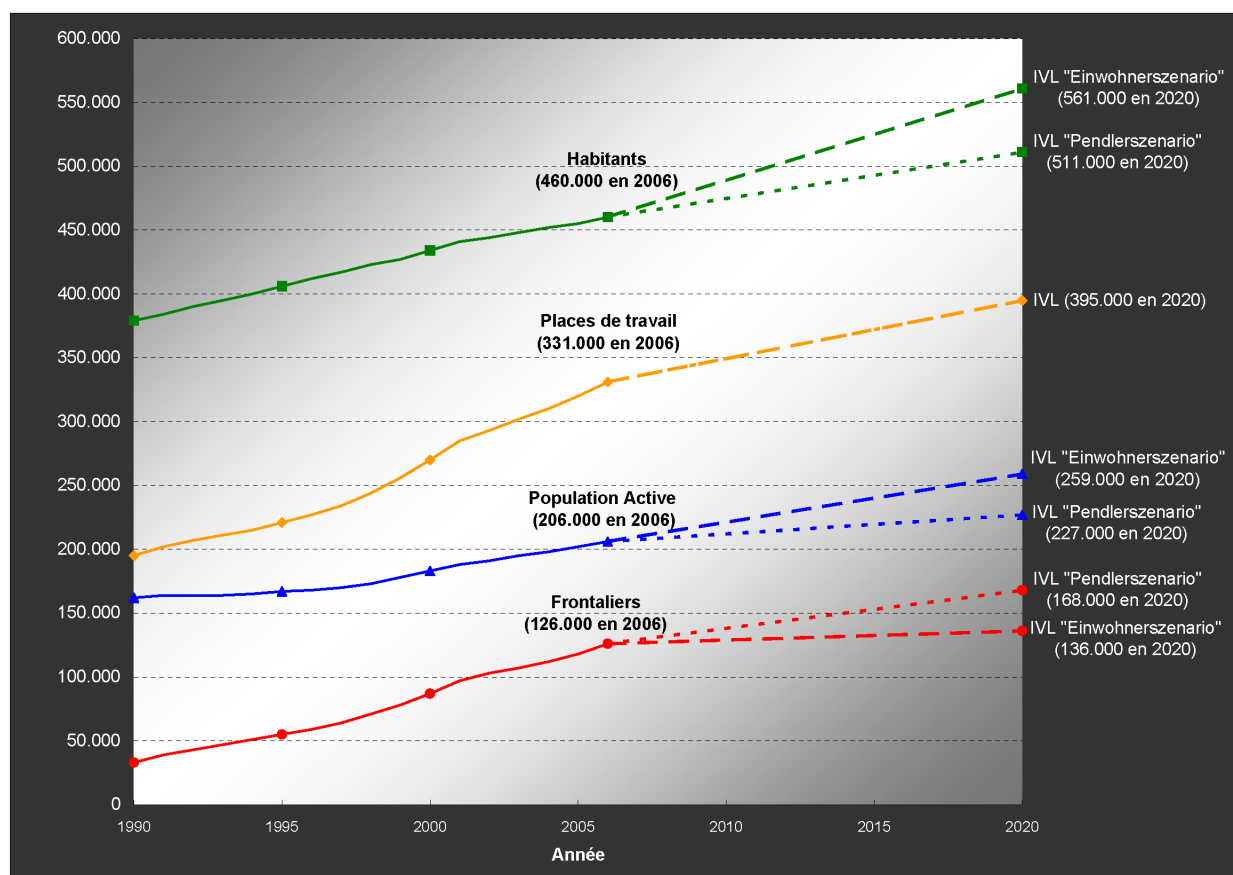


Figure 1 : Développement de la population et des emplois au niveau national
(Source : Statec) (Habitants : Situation au 1^{er} janvier ; Placés de travail, population active, frontaliers : Moyenne annuelle)

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 et l'offre en places de stationnement sont autant de facteurs qui influent plus ou moins directement sur les différents flux de circulation et 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.

5.2. Les démarches stratégiques en matière de transports

Dans l'esprit d'une politique volontariste en matière de transports publics, le Gouvernement s'est fixé l'objectif, par l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004, 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% pour les relations intérieures et de 4% pour les relations transfrontalières régionales) et de répondre parallèlement à un trafic individuel motorisé majoré de 30% d'ici l'an 2020 ».

La politique gouvernementale en faveur des transports en commun distingue entre les initiatives à prendre en relation avec le raccordement du pays aux réseaux ferroviaires européens, les projets d'amélioration des transports publics régionaux transfrontaliers ainsi que les mesures à prendre en faveur des transports en commun sur le plan national :

- 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.
- 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 126.000 frontaliers employés dans l'économie luxembourgeoise.
- 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. Ainsi, le Gouvernement entend mettre en service jusqu'à 2020 une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette, une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg, la deuxième voie de la ligne Pétange-Luxembourg, l'antenne ferroviaire entre la Gare Belval et la Gare Belvaux-Mairie, le raccordement de l'Aéroport et du plateau de Kirchberg au réseau ferré ainsi que l'extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg par la mise en service d'un tram léger.
- Le futur schéma de desserte nationale comporte la réalisation de plusieurs gares d'échange à la périphérie de la capitale (Cessange, Howald, Kirchberg Luxexpo et Dommeldange) qui devront jouer 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. Elles figurent comme points d'échange entre le Train classique et le Tram léger respectivement le bus et permettent de contribuer à une augmentation substantielle de la part des transports en commun dans le partage modal.

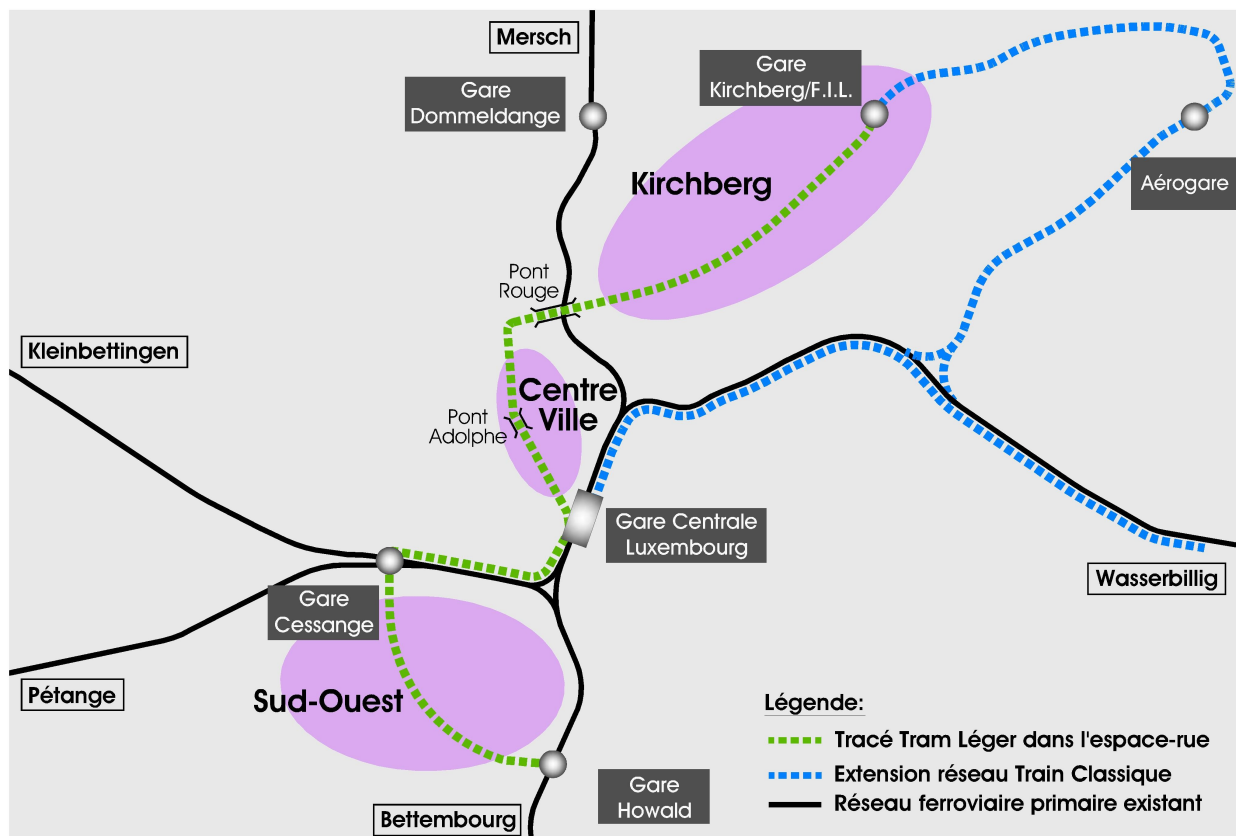


Figure 2 : Gares d'échange entre tram et train pour les raccordements directs avec les quartiers de la ville

- 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 3)
- Le concept de transports publics est fondé sur la complémentarité du train et de l'autobus. Nonobstant les grands projets d'infrastructure ferroviaire poursuivis par le Gouvernement, 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.
- Pour faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs, un renouvellement et une augmentation parallèle des capacités du matériel roulant ferroviaire a été prévu. A cette fin, 20 locomotives, 85 voitures à voyageurs à deux niveaux et 12 automotrices à double niveau avec une capacité de 22.636 places ont été récemment mises en service.

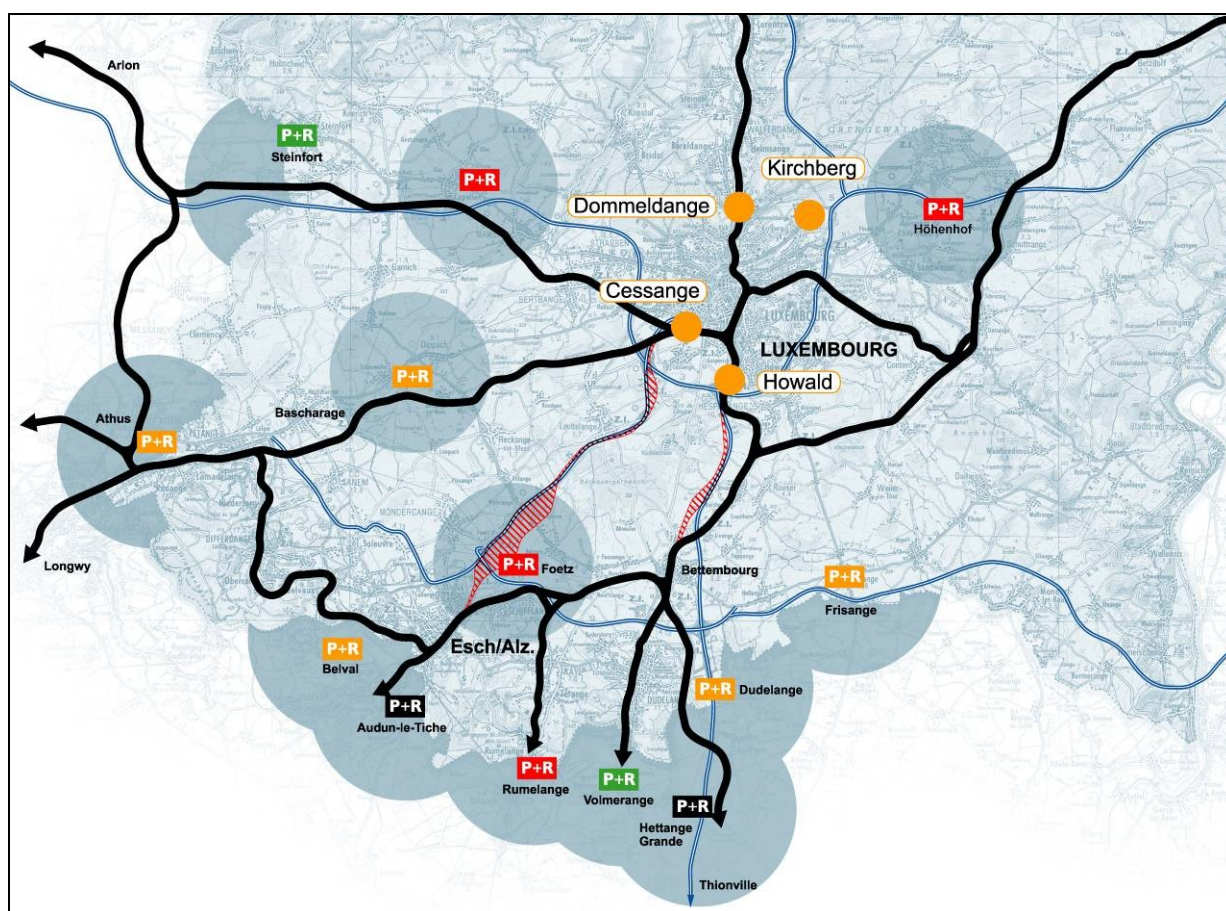


Figure 3 : Concept des P+R : Réalisation d'une ceinture frontalière et d'une ceinture régionale

La politique d'investissement en faveur des transports publics souligne l'ambition du Gouvernement à s'engager sans compromis dans cette voie. Ainsi les crédits budgétaires investis dans l'organisation des transports publics ont connu une forte évolution depuis 1997 :

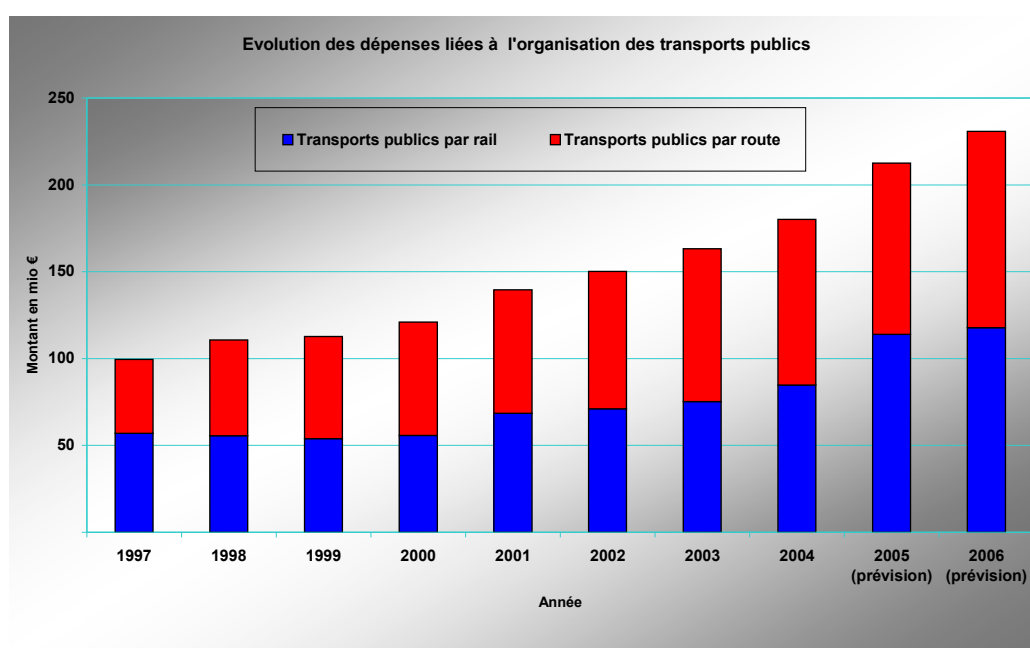


Figure 4 : Evolution des dépenses liées à l'organisation des transports publics

De même, il y a lieu de noter que le volume financier des projets d'infrastructure internationaux, transfrontaliers et nationaux qui seront financés par le Fonds du Rail se situe autour de 3 milliards d'euros et que les dépenses annuelles de ce programme d'investissement dépasseront durablement ceux du Fonds des Routes et soulignent de par là la volonté du Gouvernement à réserver une priorité absolue à la promotion des transports en commun.

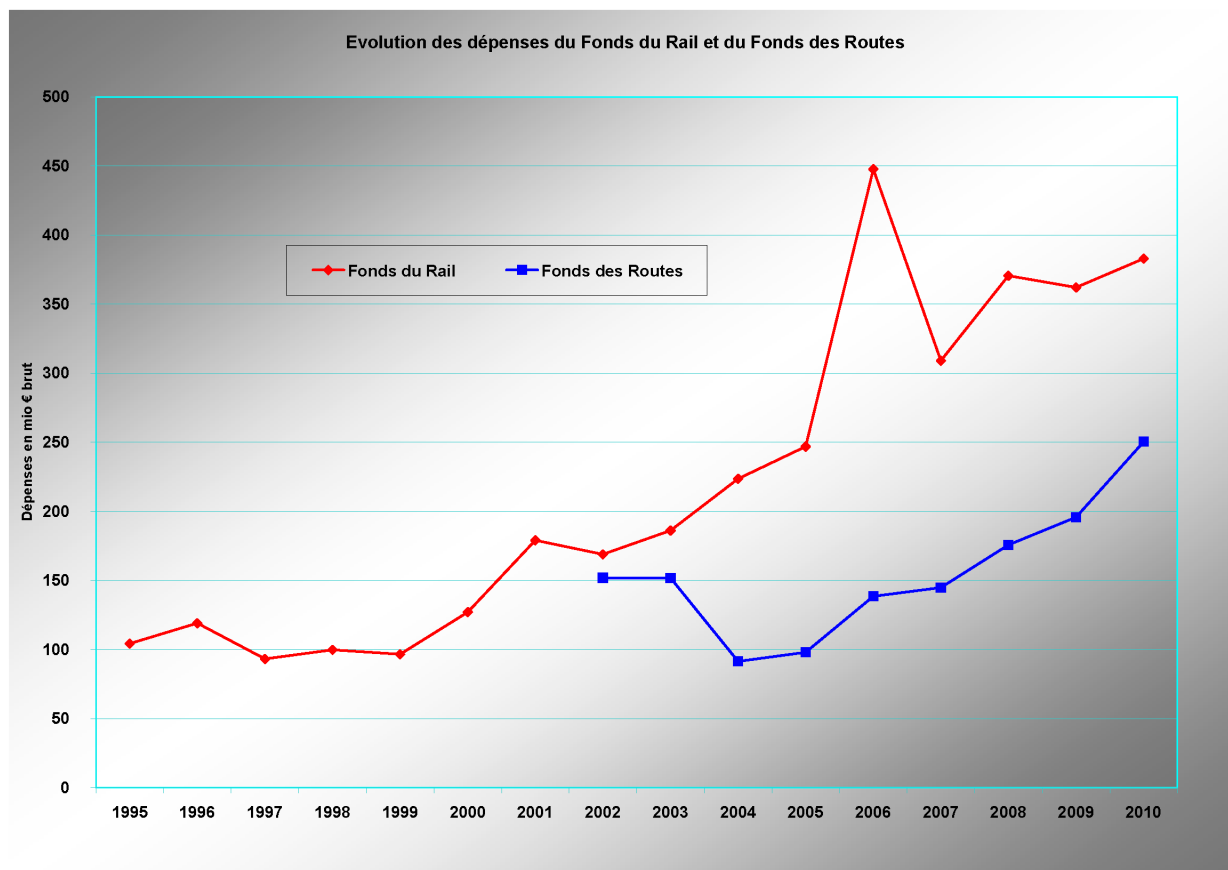


Figure 5 : Evolution des dépenses du Fonds du Rail et du Fonds des Routes

5.2.1. Le volet infrastructure ferroviaire en sommaire

Le réseau ferré constituera l'épine dorsale de la politique gouvernementale en faveur des transports en commun. En voici les projets de grande envergure qui sont censés améliorer la capacité :

Description sommaire du projet

Réseau ferré léger

- Le groupe de travail "**Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg**" a retenu pour le Centre-Ville un concept reliant par tram léger les gares périphériques de Cessange et de Howald à la gare centrale, au Centre-Ville ainsi qu'au plateau de Kirchberg. Ce projet permettra, d'une part, de renforcer l'attrait et les capacités du transport en commun dans la Ville de Luxembourg et, d'autre part, de réduire sensiblement les nuisances liées aux émissions des véhicules motorisés. (voir chapitre 5.3.1.).

- Suite aux conclusions du groupe de travail susmentionné, la Chambre des Députés avait retenu dans la motion du 6 avril 2006 que *"l'implantation du système du "Tram Léger" peut 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 et ainsi assurer le développement complémentaire et non concurrentiel des différents pôles d'attraction du Grand-Duché"*. A cet égard, le Ministère des Transports a créé fin 2006 un groupe de travail composé de représentants de l'Etat et des communes concernées pour analyser une éventuelle implantation d'un réseau tram léger sur l'axe Esch-Sanem. De même, il participe à la consultation rémunérée lancée en 2006 par le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire qui se base sur une étude de trafic sur l'axe centrale de la Nordstad située entre Ettelbrück et Diekirch élaborée par le Ministère des Transports et le Ministère des Travaux Publics.

Ligne Hamm-Luxexpo

- Le projet de la **nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo** prévoit la construction d'un nouveau tronçon ferroviaire de 8,4 km qui permettra de relier la localité de Findel avec ses zones d'activités et l'Aéroport au réseau ferré, ainsi que de desservir le plateau de Kirchberg au droit du Parc des Expositions. Le dossier APD du génie civil a été remis au Ministère des Transports en février 2006 (voir chapitre 5.3.2.).

Belval-Ouest

- Dans l'intérêt d'un meilleur raccordement du site de Belval-Ouest ce projet prévoit la **construction d'une antenne ferroviaire entre la Gare Belval et la Gare Belvaux-Mairie**. Il a été autorisé par la loi du 18 avril 2004 (voir chapitre 5.3.3.).
- Il est prévu de prolonger l'antenne ferroviaire de la Gare Belval vers la Gare Belvaux-Mairie (module A3), dans une phase ultérieure qui n'est pas encore comprise dans la loi du 18 avril 2004, en direction d'Obercorn par un **nouveau tunnel en-dessous de la localité de Belvaux** permettant dès lors la mise hors service concomitante de l'ancien tracé très sinueux dit "Balkan" à travers la localité de Belvaux.

Ligne ferroviaire Luxembourg-Esch/Alzette

- 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. En 2006, l'étude d'impact comparative, tel que prévue par le projet de loi transposant en droit national la directive 97/11/CE a été poursuivie sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et devrait être clôturée en 2007 (voir chapitre 5.3.4.).

Ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg

- La capacité de la ligne Luxembourg-Bettembourg a été 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.

- Dans une deuxième étape, **une nouvelle ligne ferroviaire à deux voies est projetée entre Luxembourg et Bettembourg** afin d'augmenter d'avantage la capacité de la ligne existante. Le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg longera étroitement le tracé autoroutier. Le dossier APS élaboré par les CFL a été transmis en octobre 2006 par le Ministère des Transports au Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire afin de leur permettre de lancer l'étude d'impact comparative, telle que prévue par le projet de loi transposant en droit national la directive 97/11/CE (voir chapitre 5.3.5.).

Réaménagement de la Gare de Luxembourg

- 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, 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 dossier APS y relatif a été clôturé en 2006 (voir chapitre 5.3.7.).

Nouveau pont parallèle au viaduc de Pulvermühle

- 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**. 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.

Ligne ferroviaire Pétange-Luxembourg

- **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 incommodités 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. La première étape comporte le tronçon Pétange-Dippach. Les travaux y relatifs sont en cours et seront finalisés en 2009. Dès la finalisation de la première étape, la deuxième partie du tronçon entre Dippach et Luxembourg sera entamée (voir chapitre 5.3.8.).

5.3. La mise en œuvre de la stratégie de mobilité

L'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 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 autres projets ferroviaires, en l'occurrence des investissements prévus dans le cadre de la reconversion des friches industrielles du site Belval.

5.3.1. L'extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg

En juin 2005, le groupe de travail « Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg » a été institué 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.

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 ». Il est proposé de constituer dans les meilleurs délais une société anonyme qui aurait comme objet de réaliser toutes les études de planification nécessaires pour la mise en place du tram léger sans toutefois s'engager dans la phase de la réalisation.

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.

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.

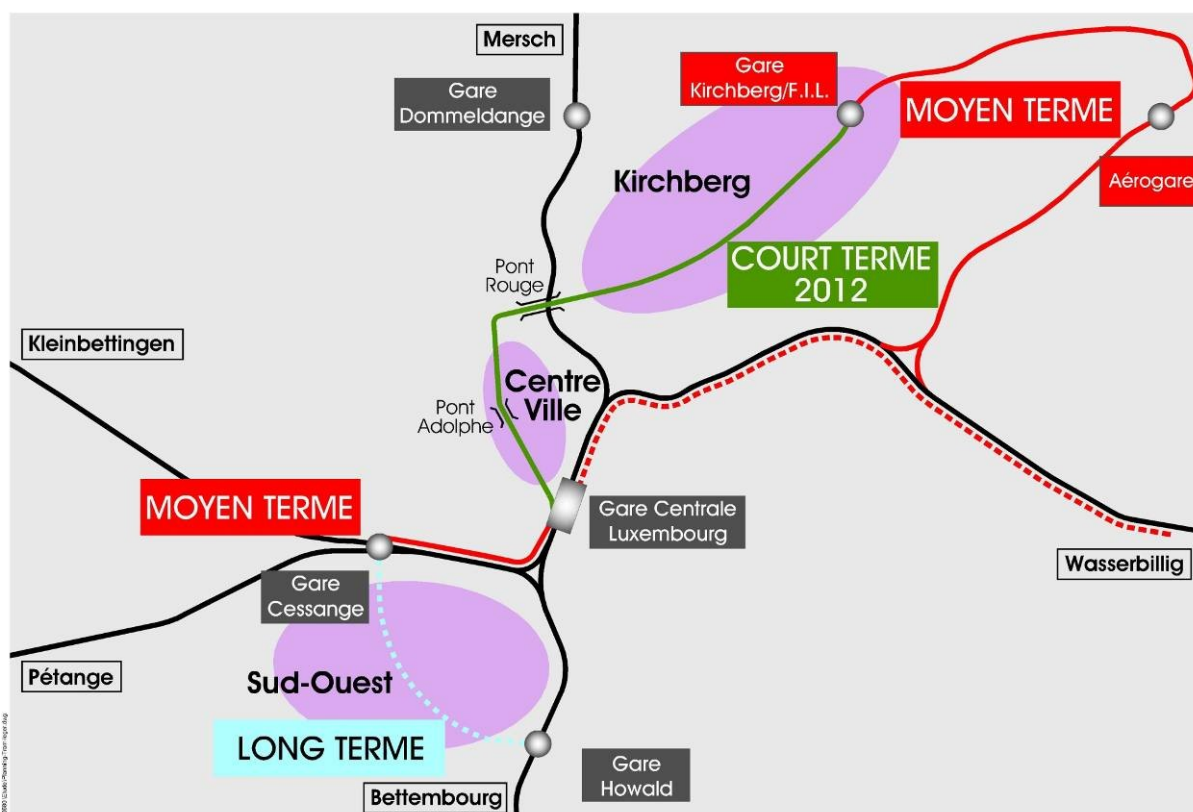


Figure 6 : Tracé « Tram Léger – Train classique »

Ces conclusions du groupe de travail 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 ».

Au vu de la résolution de la Ville de Luxembourg et de la motion de la Chambre des Députés suscitées, certains préalables (techniques, financiers et d'exploitation) ont été analysés par le groupe de travail.

5.3.2. La nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo

Le projet de la nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo prévoit la construction d'un nouveau tronçon ferroviaire de 8,4 km qui permettra de relier la localité de Findel avec ses zones d'activités et l'Aéroport au réseau ferré, ainsi que de desservir le plateau

de Kirchberg au droit du Parc des Expositions. Ce nouveau tronçon Hamm – Findel – Luxexpo répond aux exigences techniques pour les lignes ferroviaires classiques applicables sur le réseau ferré luxembourgeois et permettra ainsi une desserte directe du plateau de Kirchberg à partir de Irrgarten par Train Classique.

Le projet, qui a été approuvé dans son ensemble par la loi du 18 décembre 2003 (Raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et de Findel), a été identifié en tant que projet prioritaire par le Gouvernement. Le dossier APD du génie civil a été remis en février 2006 au Ministère des Transports.

En ce qui concerne la suite du dossier, les CFL ont été chargés en juillet 2006 de la planification et de la réalisation de ladite liaison par train classique sur le tronçon Hamm – Aérogare – Parc des Expositions Luxexpo ainsi que de la planification de la nouvelle gare périphérique y prévue. La partie de ce projet située devant l'Aérogare, dont le chantier a été entamé parallèlement à celui de la nouvelle Aérogare, sera achevée simultanément vers la fin de l'année 2007.

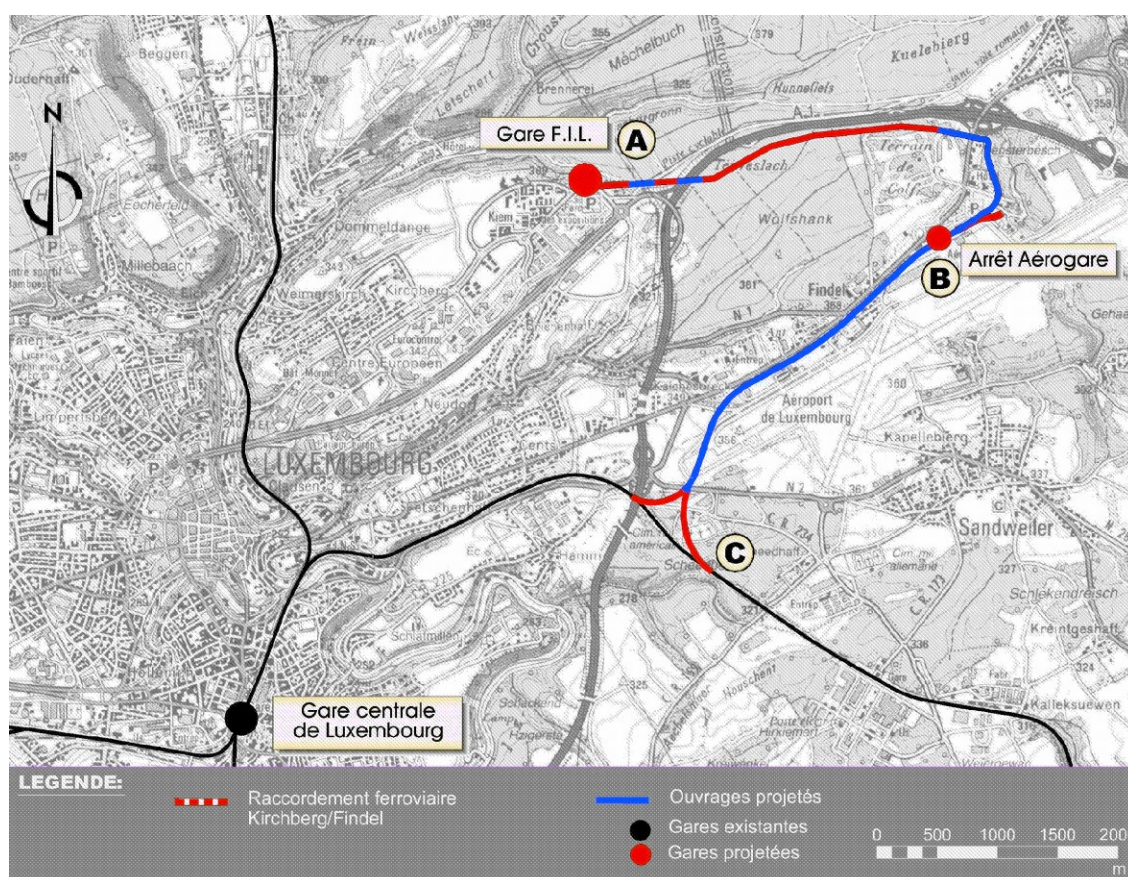


Figure 7 : Tracé de la nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo

5.3.3. L'antenne ferroviaire entre la Gare Belval et la Gare Belvaux-Mairie et son prolongement via tunnel en direction d'Obercorn

Le site 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, 2 gares (Belval et Belvaux-Mairie) et l'arrêt Belval-Lycée ainsi qu'un grand parking d'accueil à côté de la Gare Belval.

La Gare Belval qui constitue l'entrée principale au site de Belval-Ouest, sera réalisée en premier lieu. Elle est liée par voie de passerelles au P&R, à la gare routière ainsi qu'au site lui-même. Le dossier APD de la Gare Belval a été finalisé en octobre 2006. Dès lors les CFL ont lancé la soumission publique pour la phase d'exécution. En date du 9 novembre 2006 a eu lieu le coup de pelle pour symboliser le début des travaux préparatoires relatifs à la Gare Belval.

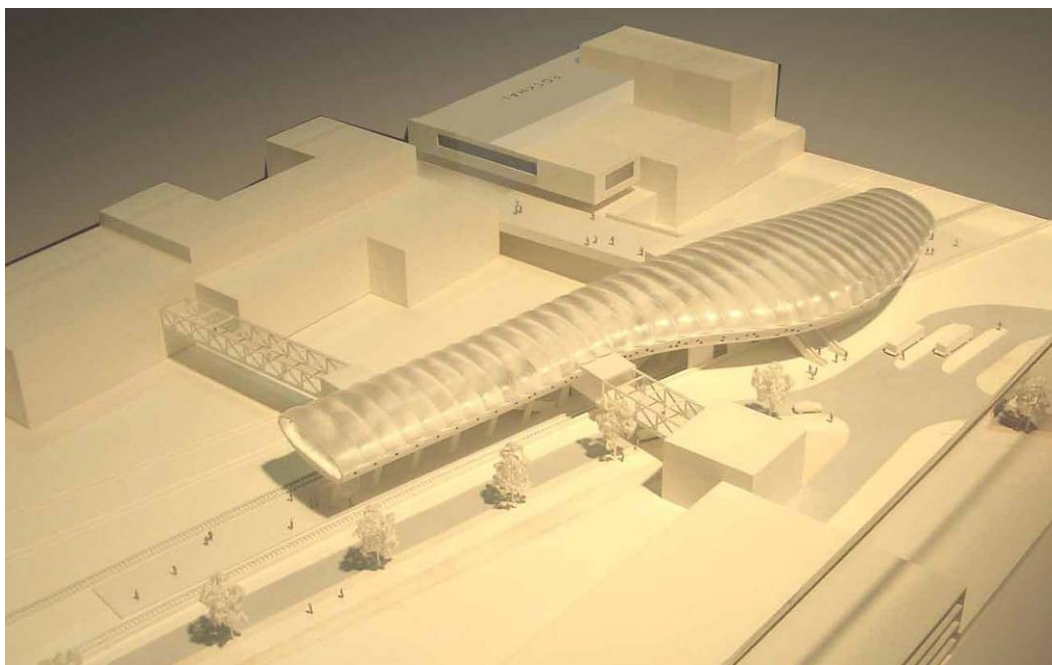


Figure 8: Maquette du projet de la Gare Belval

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 poursuit l'objectif primaire de la création d'une possibilité de parcage pour les frontaliers voulant continuer en direction de Luxembourg-Ville en utilisant les transports en commun. Néanmoins, le P&R pourrait être utilisé pour des événements occasionnels tels que des concerts, s'il s'avère que ceux-ci ne sont pas en conflit avec cet objectif primaire. Le dossier APS y relatif a également été clôturé en 2006.

La deuxième étape prévoit quant à elle la réalisation de l'antenne proprement dite et de la Gare Belvaux-Mairie et de l'arrêt Belval-Lycée. Le dossier APS y relatif a été clôturé en 2006.

Parallèlement, il est prévu de prolonger l'antenne ferroviaire en direction d'Obercorn 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. Ceci

permet de réduire les inconvénients dus 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. Etant donné que du point de vue exploitation, l'antenne est à voir avec le nouveau tunnel vers Obercorn, le Ministère des Transports projette de réaliser ensemble l'antenne et sa prolongation vers Obercorn, qui devra cependant encore être étudiée et autorisée par une nouvelle loi de financement.

Afin de faire avancer lesdits dossiers, le Ministère des Transports a demandé en décembre 2005 aux CFL d'entamer d'ores et déjà les études APS du prolongement de l'antenne vers Obercorn avec l'objectif d'abandonner définitivement le tracé de la ligne existante dite "Balkan". Il est prévu que le dossier APS y relatif soit clôturé début 2007.

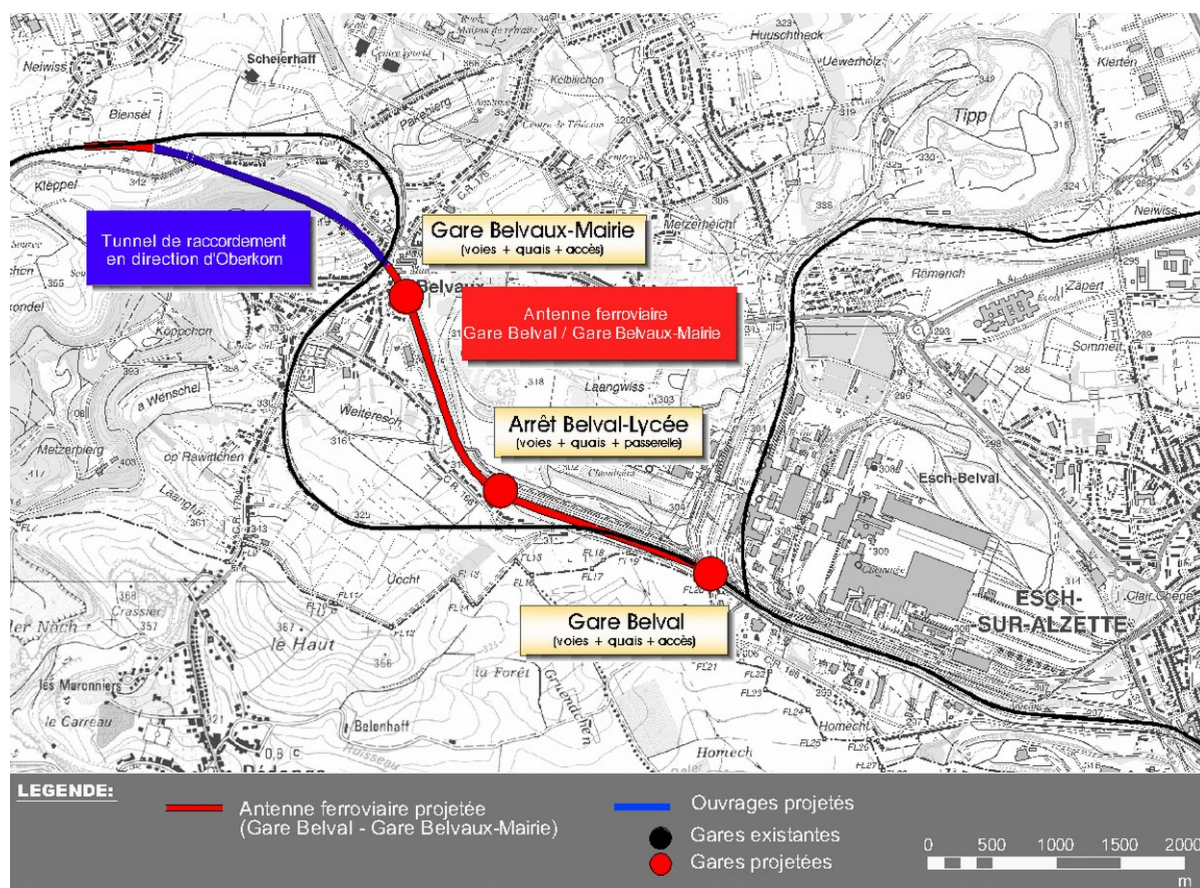


Figure 9 : Antenne ferroviaire entre la Gare Belval et la Gare Belvaux-Mairie et tunnel en direction d'Obercorn

5.3.4. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg - Esch-sur-Alzette

La nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch/Alzette vise une connexion directe entre la capitale du Grand-Duché de Luxembourg et le Bassin Minier et plus particulièrement la Ville d'Esch-sur-Alzette. A l'heure actuelle, l'itinéraire Luxembourg-Esch/Alzette entraîne le détour obligatoire via Bettembourg. La ligne prend son origine à la Gare de Luxembourg, quitte les lignes ferroviaires vers Pétange et Kleinbettingen aux abords de Cessange, où elle croise l'autoroute A6. Elle se rapproche ensuite du tracé existant de l'autoroute A4 tout en la longeant et dévie ensuite à hauteur de Foetz pour rejoindre la ligne existante Bettembourg-Esch/Alzette entre Schiffange et Esch/Alzette.

En 2006, l'étude d'impact comparative, tel que prévue par le projet de loi transposant en droit national la directive 97/11/CE a été poursuivie sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et devrait être clôturée en 2007. Il est prévu de la soumettre, après consultation du public, à la décision du Conseil de Gouvernement qui se prononcera sur le choix du tracé. Le tracé retenu servira de base à l'élaboration de l'APD du projet en vu du dépôt d'un projet de loi pour sa réalisation à la Chambre des Députés.

5.3.5. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg

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.

Le dossier APS élaboré par les CFL a été transmis en octobre 2006 par le Ministère des Transports au Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire afin de leur permettre de lancer l'étude d'impact comparative, telle que prévue par le projet de loi transposant en droit national la directive 97/11/CE.

5.3.6. Les gares périphériques de Cessange et de Howald

Les gares périphériques de Cessange et de Howald 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. En tant que point d'échange entre le Train classique et le Tram léger respectivement le bus ils contribueront à une augmentation substantielle de la part des transports en commun dans le partage modal.

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. Elle 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.

Dans ce contexte, la Ville de Luxembourg a organisé un concours international d'urbanisme dit « Porte de Hollerich » 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. En 2006, la Ville de Luxembourg a organisé deux ateliers de travail pour concrétiser les idées issues du concours international, ateliers auxquels participaient les Administrations et Ministères concernés dont le Ministère des Transports.

La gare périphérique de Howald à deux quais est projetée sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg à la hauteur du quartier dit "Ban de Gasperich" et la zone d'activité Howald. Etant donné que le réseau ferré constitue à cet endroit une barrière entre ces deux quartiers, l'enjeu majeur lors de la réalisation de cette gare consistera à connecter lesdits quartiers par une structure facilitant le trafic intercommunal.

Afin de préciser les deux gares périphériques, deux groupes de travail ont été institués fin 2006 comprenant des représentants de tous les Ministères, Administrations et communes concernés.

5.3.7. 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 APS relatif à l'aménagement des têtes sud et ouest de la Gare de Luxembourg a été présenté par les CFL le 16 mars 2006 au Ministre des Transports. Ce dossier comporte une multitude de modules de construction qui, en fonction de la réalisation des différentes nouvelles lignes ferroviaires, devront être réalisés au niveau de la tête sud ou ouest de la Gare centrale afin d'assurer la mise en service de ces nouvelles lignes.

5.3.8. Mise à double voie intégrale de la ligne ferroviaire Pétange-Luxembourg

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 incommodités 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. La première étape comporte le tronçon Pétange-Dippach. Les travaux y relatifs qui sont actuellement progressés jusqu'à Schouweiler seront finalisés en 2009. La deuxième partie comporte le tronçon entre Dippach et Luxembourg.

Dans le contexte de la mise en œuvre de la mise à double voie de la ligne ferroviaire Pétange-Luxembourg, le groupe de travail « Pétange – Luxembourg » instauré mi 2005 a été chargé par Monsieur le Ministre des Transports de la mission, d'une part, d'effectuer une évaluation comparative des sites possibles pour l'aménagement d'un parking d'accueil P&R à une intersection appropriée du réseau routier et de la ligne ferroviaire susvisée et, d'autre part, de procéder à un examen des arrêts existants de la ligne afin de pouvoir identifier les arrêts peu fréquentés susceptibles d'une suppression éventuelle.

Le groupe de travail était composé de représentants du Ministère des Transports, des CFL, de l'Administration des Ponts & Chaussées, du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et du Ministère de l'Environnement.

Le groupe de travail s'est réuni à huit reprises entre juillet 2005 et novembre 2006 et a remis son rapport final en décembre 2006.

5.4. 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 réfère 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 Merttert*
 - 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	<i>Les infrastructures ferroviaires</i>
2.3.2	<i>Les infrastructures routières</i>
2.4	L'organisation des transports
2.4.1	<i>Les transports en commun</i>
2.4.2	<i>Le trafic individuel motorisé</i>
2.4.3	<i>Le transport de fret</i>
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	<i>Le trafic régional transfrontalier actuel</i>
3.3.2	<i>Le trafic prévisionnel</i>
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	<i>Le Programme Directeur de l'Aménagement du Territoire</i>
4.1.2	<i>Les infrastructures de transport servant au trafic transfrontalier</i>
4.1.3	<i>Le « Concept Global sur la Mobilité »</i>
4.2	Les vues résultant des documents existants en matière de transport
4.2.1	<i>Le constat résultant de la situation existante</i>
4.2.2	<i>Les tendances et scénarios retenus en vue d'une amélioration de la situation actuelle</i>
4.3	Les projets infrastructurels en matière de transports
4.3.1	<i>Les projets infrastructurels en matière de transport</i>
4.3.2	<i>Les projets concernant les transports en commun</i>
4.3.3	<i>Les projets concernant le transport routier</i>
5	LE TRANSPORT DANS LE CONTEXTE NATIONAL
5.1	Les principes de l'aménagement du territoire
5.2	Les projets d'infrastructures ferroviaires
5.2.1	<i>Les infrastructures ferroviaires d'envergure requérant un couloir</i>
5.2.2	<i>Le dédoublement et le réaménagement de lignes ferroviaires existantes (réservation éventuelle de couloir)</i>

5.2.3 *Les projets d'infrastructures ferroviaires ne nécessitant pas une réservation de couloir*

5.2.4 *Les projets d'infrastructures ferroviaires dans l'espace urbain*

5.3 Les projets d'infrastructures routières

5.3.1 *Les projets d'autoroute et de les liaisons d'ordre supérieur*

5.3.2 *Les routes européennes*

5.3.3 *Les réseaux routiers régionaux*

5.4 Le stationnement (espace privé /espace public)

5.4.1 *Le contexte juridique*

5.4.2 *Les perspectives d'une politique de stationnement cohérente*

5.5 Premier bilan en vue du dégagement d'une première phase de projets prioritaires

5.6 Les infrastructures favorisant le transport en commun dans l'espace-rue (bus/tram)

5.6.1 *Les projets d'infrastructures (voies bus, voies tram, etc....)*

5.6.2 *Les mesures accompagnatrices (priorisation aux feux tricolores, et*

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 Les plates-formes multimodales

5.8.1 *Les parkings d'accueil P+R*

5.8.2 *Les gares de transbordement*

5.9 La gestion intégrée du trafic (centrale de mobilité/CdT/CITA/Parkleitsystem/etc....)

5.9.1 *Les missions de la Communauté des Transports*

5.9.2 *Le rôle de la Centrale de Mobilité*

5.9.3 *Historique de la RGTP et de son successeur juridique CdT*

5.9.4 *Le CITA*

6 VERS UNE PRIORISATION INTEGRATIVE DES PROJETS

6.1 **Une démarche à la fois intégrative, dynamique et pragmatique**

6.2 **Les interactions planificatrices**

6.3 **Le monitoring de l'IVL**

6.4 **Définition d'une première phase de projets prioritaires**

7 LE MONITORING DU PLAN

7.1 **Généralités**

7.2 **Périodicité et contenu des rapports de monitoring**

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 7 reprises au cours de l'année 2006. Il s'est en premier lieu occupé de la finalisation du chapitre 5 ainsi que de la rédaction des chapitres 6 et 7. Les travaux menés permettront en 2007 de finaliser le rapport technique et d'élaborer la partie réglementaire qui aura la forme d'un règlement grand-ducal.

5.5. Développement intercommunal coordonné et intégratif du sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg

En vue d'aboutir à un développement intercommunal et intégratif dans le sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, une convention a été signée le 27 juin 2005 entre le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, la Ville de Luxembourg, la commune de Bertrange, la commune de Hesperange, la commune de Leudelange et la Commune de Strassen. Elle vise plus précisément de donner la mission aux parties de concevoir, de développer, de coordonner et de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour mener dorénavant le processus de planification concernant le sud-ouest de l'agglomération pluricommunale de la Ville de Luxembourg en étroite collaboration entre les communes et l'Etat.

Le comité de pilotage technique mis en place fin 2005 à cet effet est en charge d'élaborer un projet pilote dont l'objectif est d'aboutir à un plan de développement supra-communal conformément aux principes définis au programme directeur et de l'aménagement du territoire et sur recommandation de l'IVL.

L'aspect du « Parkraummanagement » a été identifié comme projet pilote dans le cadre de cette convention. Cet aspect a en fait été identifié en tant qu'un des facteurs clés en vu d'une politique permettant d'atteindre un modal de 25/75 en faveur du transport en commun. Une première étude y relative, lancée en 2006 et pour laquelle une enquête a été effectuée auprès des ménages et des entreprises des communes concernées, a permis de mettre en évidence une première proposition en matière de gestion des places de parking qui a été présentée fin 2006 aux représentants politiques concernés. Ceux-ci ont accepté le défi de doter au cours de l'année 2007 leurs communes d'une réglementation de parking soutenant le développement de formes alternatives de mobilité.

Les études menées dans ce cadre serviront également à fournir un input au plan sectoriel transports dans cette région, permettant ainsi de tenir compte d'une planification coordonnée Etat-Communes.

5.6. Optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure

La nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire a été approuvée par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes le 10 juillet 2006 et se présente comme suit :

1. Au 30 juin de l'année en cours au plus tard, le Ministère des Transports présente à la Commission des Transports de la Chambre des Députés une liste de projets prioritaires à construire à charge du Fonds du Rail au cours de l'exercice suivant, voire les exercices suivants, et susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 7,5 millions d'euros, hors emprises. Le prix des projets figurant sur cette liste sert à donner un ordre de grandeur très approximatif de leur coût futur.
2. La Commission des Transports examine cette liste. Elle prépare un avis et un débat au sein de la Chambre des Députés en tenant compte des avis (écrits) des Commissions éventuellement concernées par certains projets (par exemple, de la Commission des Travaux publics dans le cas d'un projet d'investissement comportant à la fois un volet ferroviaire et un volet routier). Ce débat aura lieu chaque année au cours de la deuxième semaine d'octobre au plus tard.
3. Au cours du débat, la Chambre des Députés examine chaque projet de la liste et choisit les projets auxquels elle souhaite donner son accord de principe par voie de motion. La liste finale des projets approuvés figure dans la loi budgétaire dont le vote permettra au Ministère des Transports d'engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique, ainsi que du projet de loi.
4. Pour chaque projet, le Ministre des Transports déposera un projet de loi élaboré sur base d'un avant-projet détaillé.
5. Tout changement „important“ de programme survenant après le vote de la loi devra faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés.
6. Un nouveau projet de loi devra être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5% du montant autorisé. Un dépassement inférieur à 5% du coût global doit être autorisé dans le cadre de l'approbation de la loi concernant les recettes et les dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant.

Le Ministère des Transports a remis une première liste en octobre 2006 avec 23 projets ferroviaires. La liste comprend, d'une part, les projets d'investissement ayant atteint le niveau APS ou susceptibles de l'atteindre au cours de l'exercice 2007 :

1. Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette
2. Gare périphérique de Cessange (espace public)
3. Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 1 et 2 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la gare de Cessange)
4. Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg
5. Gare périphérique de Howald (espace public)
6. Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 4 et 5 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la gare de Howald)
7. Installation d'un nouveau Poste Directeur pour la Gare de Luxembourg
8. Réaménagement de la Gare de Luxembourg avec les têtes Sud et Ouest (sans les projets 3 et 6)

9. Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg
10. Gare périphérique de Kirchberg (Luxexpo)
11. Tunnel de raccordement en direction d'Obercorn
12. Optimisation ligne Kleinbettingen (Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes dans le cadre du projet Eurocap Rail)
13. Gare de Differdange. Renouvellement et modernisation des installations fixes
14. Gare de Luxembourg. Reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace)
15. Ligne du Nord. Reconstruction d'un pont-rivière (Ettelbruck)

et, d'autre part, les projets d'investissement qui ont déjà été autorisés par une loi :

1. Ligne ferroviaire Hamm-Aérogare-FIL
2. Construction d'une antenne ferroviaire entre la Gare Belval et la Gare Belvaux
3. Nouveau viaduc parallèle au viaduc existant de Pulvermühle + Tunnel (4e voie) + Adaptations Tête Nord
4. Mise à double voie du tronçon Hamm-Sandweiler
5. Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau
6. Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange
7. Gare périphérique de Dommeldange
8. Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg.

Après l'examen par la Commission des Transports au courant de sa réunion du 4 octobre 2006 de la liste établie par le Ministère des Transports relative aux avant-projets de loi à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés, la liste susmentionnée a été confirmée par la motion du 19 décembre 2006 de la Chambre des Députés.

Dans sa motion la Chambre des Députés invite le Gouvernement « à entamer, voire à poursuivre les études d'opportunité, les études de la relation coût-utilité ainsi que les études de faisabilité technique et les études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire avec la comparaison de variantes et de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation ainsi que du projet de loi des projets d'infrastructure, d'ouvrages d'art et d'équipements techniques ainsi que les frais des études de trafic et des études de bruit y relatives, présentés par Monsieur le Ministre des Transports à la Commission des Transports dans sa réunion du 4 octobre 2006. »

5.7. La coopération transfrontalière

5.7.1. 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
 - Diagnostic de la situation actuelle et des enjeux
 - Définition de la modélisation ainsi que du cahier des charges et du coût de l'étude en phase 2
- 2^{ème} phase
 - Évaluation des différentes politiques de transport et d'aménagement à l'horizon 2020,
 - 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.

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.

Suite à la phase préparatoire comprenant la définition du cahier des charges, la demande de cofinancement Interreg et la soumission publique, les travaux de la première phase de l'étude ont pu être initiés avec la réunion de lancement du 27 novembre 2006.

5.8. 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'avenant, signé le 11 janvier 2007, renouvelle la convention par tacite reconductible par période de 3 ans.

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 les prestations suivantes en 2006:

- Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg
(commettant: Ministère des Transports)
(bureau d'études: Schroeder&Associés)

- Réhabilitation Pont Adolphe
(commettant: Ministère des Travaux Publics)
(bureau d'études: TR-Engineering)
- Machbarkeitsstudie Tram
(commettant: Ville de Luxembourg)
(bureau d'études: Luxplan)
- P&R Rodange
(commettant: Ministère des Transports)
(bureau d'études: Luxplan)
- Buskonzept Stadt und Land Luxemburg
(commettants: Ville de Luxembourg, Ministère des Transports)
(bureau d'études: IVV)
- Développement intercommunal coordonné et intégratif du sud-ouest de l'agglomération de la ville de Luxembourg
(commettants: Ministère de l'Intérieur, Communes de Strassen, Bertrange, Leudelange, Hesperange, Ville de Luxembourg)
(bureaux d'études: Zeyen-Baumann, Dewey-Müller, Van Driessche, Topp, Schroeder & Associés).

6. Transports routiers

6.1. 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 2006, le Ministère des Transports a compté 369 entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire.

Tableau récapitulatif:

date	nombre d'entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire	variation
31/12/2006	369	+ 21
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 licences communautaires délivrées en 2006 dans le secteur marchandises s'élevait à 6.223 (2005 : ± 5.400).

Dans le secteur voyageurs 413 copies conformes des licences communautaires ont été délivrées à 36 entreprises.

En 2006 le service des autorisations a continué la modernisation de sa banque de données informatique entamée en 2005. Ces changements s'inscrivent dans le cadre de la simplification administrative.

Ainsi, en 2005, il a 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.

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports pour 2007, dont la procédure a été lancée en août 2006, a été très rigoureux à l'instar des errements appliqués déjà au courant des années précédents.

Suite à des améliorations internes s'inscrivant dans le cadre de la simplification administrative, le service des autorisations a pourvu lui-même aux lacunes mineures des demandes. Néanmoins, il a dû constater qu'environ un tiers des dossiers a nécessité une intervention auprès de la société demanderesse alors que la demande

n'était pas en ordre au moment de son introduction respectivement que la société demanderesse a présenté d'autres manquements.

Le renforcement des contrôles au niveau des demandes en obtention 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 remplacée dans la suite par une Commission d'enquête.

Dès que la Commission avait émis ses conclusions, le Ministère des Transports a mis 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.

6.2. 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.

6.3. 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.

Le règlement modifié (CEE) n° 881/92 oblige les Etats membres à délivrer des attestations de conducteur pour les chauffeurs originaires de pays tiers à l'Espace Economique Européen (sauf la Suisse avec laquelle il existe un accord). L'attestation est délivrée à l'entreprise de transports qui doit la mettre à disposition du chauffeur.

La finalité de l'attestation de conducteur est de certifier que le chauffeur inscrit sur le document est légalement employé dans l'Etat membre ayant délivré l'attestation.

En effet, l'article 4 du règlement (CEE) n° 881/92 dispose :

« L'attestation de conducteur visée à l'article 3 certifie que, dans le cadre d'un transport par route couvert par une licence communautaire, le conducteur ressortissant d'un pays tiers effectuant ce transport est employé dans l'Etat membre d'établissement du transporteur conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives et, le cas échéant, aux conventions collectives, selon les règles applicables dans cet Etat membre, relatives aux conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs, pour y effectuer des transports par route. »

Au Luxembourg, les attestations de conducteur sont délivrées par le Ministère des Transports, à l'instar des licences communautaires prévues par le même règlement

précité. Jusque maintenant la légalité de l'emploi était documentée par un permis de travail.

Suite à la décision du Ministère aux Affaires étrangères et à l'Immigration prise au courant de 2006 de ne plus délivrer des permis de travail à des chauffeurs engagés dans des transports internationaux par route en application de la législation existante dans ce domaine, une nouvelle procédure de contrôle a été mise place en collaboration avec l'Inspection du Travail et des Mines, le Centre Commun de la Sécurité Sociale et l'Administration des Douanes et Accises et a été appliquée pour la première fois aux demandes pour 2007.

Cette nouvelle procédure de contrôle se présente comme suit :

- dossier à introduire au Ministère des Transports accompagné des pièces nécessaires ;
- contrôle par le Ministère des Transports des pièces et données relevant de sa compétence ; transfert du dossier notamment à l'ITM et, le cas échéant, au CCSS pour contrôle des pièces relevant de leurs compétences ;
- si toutes le pièces sont en ordre, délivrance de l'attestation de conducteur par le Ministère des Transports.

Cette procédure devra également être intégrée dans le règlement d'exécution ajouté au projet de loi précité afin de pouvoir mieux prévenir aux fraudes possibles en matière d'engagement de chauffeurs originaires de pays tiers.

En 2006, 59 attestations de conducteurs ont été délivrées à 30 entreprises pour 52 chauffeurs.

Répartition par nationalité des chauffeurs concernés :

Nationalité	Nombre de chauffeurs
Angola	1
Bosnie-Herzégovine	6
Brésil	1
Bulgarie	1
Cap-Vert	2
Croatie	1
Etats-Unis d'Amérique	1
Iraq	1
Roumanie	9
Serbie et Monténégro	29
Total :	52

6.4. 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/autorisations) et est devenue une interlocutrice privilégiée du Ministère des Transports pour les différents contrôles en matière de transports routiers.

La possibilité d'un retrait administratif, notamment de la licence de transport routier international, en vertu de la réglementation communautaire, de façon complémentaire et indépendamment des contrôles ordonnés par le Parquet général et des sanctions pénales prononcées par les juridictions, a amené le Ministère des Transports 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 2006 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.

Dans le cadre du projet de loi 5366 il est prévu de donner à l'Administration des Douanes et Accises la possibilité de dresser des avertissements taxés, entre autres, dans le domaine des transports routiers.

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

L'origine d'Euro Contrôle Route est le groupe de travail Contrôle du Benelux qui a été constitué en 1994. Depuis 1998 ce groupe de travail a entamé une coopération structurelle avec la France. Cette coopération entre les services de contrôle a été officialisée le 5 octobre 1999 à Luxembourg par la signature, par les ministres des transports de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et de la France, d'un arrangement administratif. Cette date a marqué le départ d'« Euro Contrôle Route », nom donné à cette coopération.

Les buts visés par les décideurs politiques sont notamment :

- la mise en place d'une concurrence loyale,
- le renforcement de la sécurité routière, et
- l'accentuation du respect notamment de la législation sociale et du droit du travail.

L'approche choisie pour assurer ces objectifs, notamment par le biais de contrôles plus efficaces sur la route et dans les entreprises, se traduit surtout par la coopération entre les services de contrôle des transports routiers.

L'esprit communautaire de cette initiative Benelux explique le succès d'Euro Contrôle Route auquel l'Allemagne a adhéré en avril 2001, l'Irlande en octobre 2001, le Royaume-Uni en avril 2002, l'Espagne en juillet 2002 et l'Autriche et la Pologne en octobre 2004.

Euro Contrôle Route peut être étendue à de nouveaux pays dans la mesure où ces pays souscrivent à toutes les dispositions de l'arrangement administratif et sous réserve que ces pays soient membres de l'Union européenne, de l'Espace Economique Européen, ou bien qu'il s'agisse de la Suisse.

Actuellement, la Roumanie, la Bulgarie et la Lituanie ont un statut d'observateur. D'autres pays qui ont exprimé un intérêt à Euro Contrôle Route sont la Suisse, la Hongrie, la République Tchèque, la Slovaquie et Malte.

Le secrétariat est assuré par le Secrétariat Général du Benelux.

Le Luxembourg est représenté auprès d'Euro Contrôle Route par l'Administration des Douanes et Accises pour le compte du Ministère des Transports.

Cet arrangement administratif traduit face à l'internationalisation croissante et la libéralisation accentuée des transports routiers la volonté des gouvernements des

pays membres d'accorder une toute première importance à la coopération internationale dans le domaine des contrôles.

Des programmes de formation communs permettent d'améliorer constamment la connaissance mutuelle des services de contrôle des autres pays membres et de leurs moyens et de promouvoir les échanges d'expériences.

Ainsi, du 15 au 20 octobre 2006, le Luxembourg a organisé un séminaire de formation-échange portant sur le thème du tachygraphe numérique auquel ont participé des agents de contrôle de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Roumanie et du Royaume-Uni.

Ce séminaire comprenait, entre autres, des séances théoriques et pratiques, des contrôles sur route et des présentations par des producteurs de tachygraphes numériques et de programmes informatiques.

Dans le cadre d'Euro Contrôle Route, des procédures de contrôle ainsi que des standards d'équipement uniformes peuvent être développées.

Les organes de contrôle profitent aussi du cadre d'Euro Contrôle Route pour organiser des contrôles tant communs que coordonnés. De plus, l'arrangement prévoit 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.

6.6. 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 2006, 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 2006.

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.

L'acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne des dix nouveaux Etats membres le 1^{er} mai 2004 a interdit le transport de cabotage pendant une certaine période pour sept des dix pays.

En ce qui concerne la République tchèque, la Slovaquie, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie, cette période a été fixée à deux ans renouvelable. Le Luxembourg a fait usage de cette option en communiquant en février 2006 à la Commission européenne le maintien de l'interdiction de cabotage jusqu'au 1^{er} mai 2008.

Pour la Pologne et la Hongrie l'acte d'adhésion prévoit une période d'interdiction de cabotage de trois ans qui expire le 30 avril 2007. Cette période peut également être prolongée de deux ans.

Il va de soi qu'en vertu du principe de réciprocité les transporteurs luxembourgeois se trouvent exclus à leur tour de l'exploitation desdits services de transports dans les Etats membres visés jusqu'à la même date.

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 (100 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 entre l'Union européenne et la 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 et des attestations de conducteurs, 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.

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 2006)	Contingent triangulaire annuel	Contingent triangulaire voyages	Contingent bilatéral voyages
Albanie	1998	non			
Allemagne	1953	oui			
Arménie	2003	non			
Autriche	1953	oui		100	
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			
Géorgie	1997	non			
Grèce	1953	oui			
Hongrie	1991	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	
Monténégro	2006	non			
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	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	

6.7. L'activité au niveau communautaire et internationale

La modification de la législation relative au temps de conduite et de repos

En 2001 la Commission a présenté une proposition de règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route visant à remplacer le 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 numérique, 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 la 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 visait 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 et 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.

La procédure de conciliation a abouti finalement le 6 décembre 2005 et le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil a été publié le 11 avril 2006. Les nouvelles dispositions relatives aux temps de conduite et de repos entreront en vigueur le 11 avril 2007.

Dans le même Journal Officiel a été publiée la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Le règlement (CE) n° 561/2006 contient, outre les dispositions relatives aux temps de conduite et périodes de repos, des dispositions concernant le tachygraphe numérique. Ceci était nécessaire alors que les dispositions initiales ne permettaient pas système de fonctionner dans la pratique.

Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route réglemente les tachygraphes (analogiques et numériques) et les cartes de tachygraphe et fixe les sanctions pour cette matière ainsi que pour celle des temps de conduite et périodes de repos.

Le prix par carte de tachygraphe a été fixé à 74 Euros. Le fait que le prix soit plus élevé que dans les autres Etats membres s'explique par la masse critique de cartes qui est moins élevée au Luxembourg que dans des pays plus grands.

En effet, l'investissement fixe du système de gestion qui a dû être mis en place se répartit sur un nombre moins élevé de cartes que dans nos pays limitrophes. Néanmoins, la coopération avec les Pays-Bas a permis de réaliser une production de cartes à un prix largement inférieur que si le Luxembourg avait réalisé un système propre.

La Société Nationale de Contrôle Technique a été chargée de la gestion des cartes de tachygraphe au Luxembourg.

Le contingent multilatéral CEMT

Le système de contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficacité du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisations 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.

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 1.219 autorisations (19 pays) en 1990 à 6.060 (42 pays) en 2005. Suite à la réforme du contingent multilatéral décidée par le Conseil des Ministres en mai 2005 à Moscou, le contingent de base global ne peut plus excéder 6.060 autorisations. En vertu des nouveaux critères de distributions, le contingent de base global pour 2006 était de 5.970.

Différentes catégories d'autorisations ont été mises en place en tant qu'incitations 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 2006, 35.512 autorisations annuelles et 18.596 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.

Au début des années '00, l'Allemagne a procédé à l'analyse des transports internationaux de marchandises par route effectués au moyen des autorisations multilatérales CEMT. Il s'est avéré que beaucoup de transporteurs des pays de l'Europe de l'Est ont utilisé les autorisations CEMT pour effectuer tout au long de l'année des transports à l'intérieur de l'Union européenne, pratiquant ainsi une concurrence déloyale nuisant aux transporteurs communautaires.

Alors que le Conseil des Ministres de Bruxelles en 2003 avait décidé une restriction d'utilisation de 6 semaines, durée après laquelle au plus tard le véhicule respectivement l'autorisation doit retourner dans son pays d'origine, reprenant par là l'esprit initial des autorisations CEMT de promouvoir le commerce avec le pays d'origine tout en laissant la possibilité d'effectuer des transports entre pays tiers afin de minimiser les trajets à vide, cette décision avait relancé le débat de réformer le contingent multilatéral.

Le Conseil des Ministres de Moscou en 2005 a alors décidé, d'une part, la redistribution du contingent de base, accordant notamment des contingents plus élevés aux pays de l'Europe de l'Est au détriment des pays de l'Union européenne étant donné que le contingent de base global ne devait pas augmenter, et, d'autre part, de modifier la restriction des « 6 semaines » en restriction du nombre de voyages « 3 + 2 » (3 voyages en charge hors du pays d'origine ainsi que les voyages au départ et à destination du pays d'origine). Cette réforme du contingent multilatéral est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

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.

Les nouveaux critères pour la distribution des contingents de base devaient encore être affinés et les nouveaux contingents de base définitifs ont finalement été approuvés par le Conseil des Ministres de Dublin en mai 2006.

Le contingent du Luxembourg est ainsi passé de 120 autorisations de base jusqu'en 2005 à 56 en 2006 pour être arrêté finalement à 55 à partir de 2007.

Tous les Etats membres de l'Union européenne ont accepté de voir leurs contingents diminués afin que le contingent global n'augmente pas.

S'est ensuite posée la question des coefficients multiplicateurs et des bonus introduits dans les années '80 et '90 dans le but de promouvoir les technologies nouvelles et l'environnement. Jusqu'ici, à une exception près, de nouveaux coefficients multiplicateurs et bonus plus élevés ont été introduits chaque fois que de nouvelles normes « Euro » ont été introduites pour les véhicules, augmentant ainsi de façon considérable le nombre effectif d'autorisations physiques délivrées aux Etats membres.

Conformément à sa politique restrictive en matière de transports routiers adoptée dès 1999 par le Gouvernement précédent et repris par le Gouvernement actuel en 2004 et dans la lignée de sa position dans les discussions concernant les restrictions d'utilisation et les contingents de base, le Luxembourg a combattu aux côtés de l'Allemagne, de la France, de la Belgique, de la Suisse et de l'Espagne pour une réduction des coefficients multiplicateurs et des bonus, c'est-à-dire pour une réduction du nombre total d'autorisations.

En novembre 2006 a finalement été trouvé un compromis tenant lieu dans une large mesure de la position du Luxembourg et de ses alliés. Ainsi, les coefficients multiplicateurs et les bonus ont été diminués et les coefficients multiplicateurs seront désormais progressifs, c'est-à-dire transférés aux nouvelles normes chaque fois qu'une nouvelle catégorie de norme « Euro » sera introduite.

La position du Luxembourg a respecté ainsi la politique du Gouvernement dans une triple mesure :

- politique restrictive dans le domaine des transports internationaux de marchandises par route ;
- considérations en matière de sécurité routière et de congestions ;
- considérations économiques et environnementales.

Pour les transporteurs luxembourgeois, les autorisations multilatérales CEMT ne présentent plus d'intérêt depuis l'élargissement de l'Union européenne de 2004. Ainsi, en 2006 16 autorisations annuelles et 1 autorisation de courte durée avaient été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 466 autorisations annuelles et 144 autorisations de courte durée.

A noter encore que le Conseil des Ministres a décidé lors de sa session de Dublin en mai 2006 une réforme fondamentale de la CEMT en que organisation.