LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports

Rapport d'activité 2007

Ministère des Transports

Mars 2008

S o m m a i r e

1. Circulation et sécurité routières page 1
   - 1.1. Les accidents de la route 2007 page 1
   - 1.2. La formation et l'éducation routières page 15
   - 1.3. Les immatriculations et le contrôle technique des véhicules routiers page 33
   - 1.4. Les homologations automobiles et la certification page 38
   - 1.5. Les transports exceptionnels page 42
   - 1.6. Les activités au niveau de l'Union européenne page 42
   - 1.7. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière page 44

2. Transports publics et chemins de fer page 47
   - 2.1. Les chemins de fer page 47
   - 2.2. Les transports publics page 88
   - 2.3. Les transports de l'éducation différenciée page 100
   - 2.4. Les activités de la Communauté des transports page 113

3. Transports aériens page 120
   - 3.1. Le domaine de la navigabilité page 120
   - 3.2. Le domaine de la navigation aérienne page 123
   - 3.3. Le domaine des licences page 125
   - 3.4. Le domaine de la sécurité aérienne page 132
   - 3.5. Le domaine de la sûreté aérienne page 145
   - 3.6. L'aéroport de Luxembourg page 147

4. Transports fluviaux page 153
   - 4.1. L'activité législative page 153
   - 4.2. Les activités internationales page 153
   - 4.3. Le service de la navigation page 156
   - 4.4. Le Port de Mertert page 167

5. Stratégie et planification page 172
5.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable page 172
5.2. Le concept de mobilité intégré « mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt » page 174
5.3. Le volet infrastructure ferroviaire en sommaire page 180
5.4. La mise en œuvre du concept de mobilité intégré « mobil 2020 » page 182
5.5. L'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure page 192
5.6. Le plan sectoriel « Transports » page 193
5.7. Les études de mobilité page 198
5.8. La Cellule Modèle de Transport page 202

6. Transports routiers page 204
6.1. La délivrance d'autorisations page 204
6.2. L'établissement du transporteur page 205
6.3. L'emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers page 207
6.4. La coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises page 209
6.5. La coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route » page 210
6.6. Les relations bilatérales dans le domaine du fret routier page 211
6.7. L'activité au niveau communautaire et internationale page 214

1. La Circulation et sécurité routières

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

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

- les accidents de la route en 2007;
- 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 législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière.

1.1. Les accidents de la route 2007

En 2007, 43 personnes sont décédées sur nos routes suite à un accident routier et 259 personnes ont été grièvement blessées. En d'autres termes, presque chaque jour une personne est tuée ou victime d'un accident grave de la route. La véritable tragédie réside dans le fait que ces accidents et les dommages corporels, tués et blessés, qui en résultent pourraient, dans une large mesure, être évités.

En effet, les recherches montrent que lorsqu'on examine les principaux facteurs de causalité des accidents routiers (l'usager de la route, le véhicule et l'infrastructure routière), tous les accidents peuvent être imputés à l'un au moins de ces facteurs.

Le Ministère des Transports a agi ces derniers douze mois sur ces trois niveaux. Ainsi la campagne de sensibilisation *«D'Liewen ass schéin »* a attiré l'attention des usagers de la route sur le fait que l'alcool et la conduite sont deux éléments qui ne vont pas ensemble et qu'il existe, grâce au transport en commun et à des initiatives, comme le Late Night-Bus et le Night-Rider d'autres moyens de transport.

A côté de la prévention, le Ministère des Transports a également misé sur la répression moyennement l'introduction de nouvelles mesures en matière de la circulation routière, notamment l'abaissement du taux d'alcoolémie de 0,8‰ à 05‰ et l'instauration du retrait immédiat du permis de conduire.

En étroite coopération avec l'Administration des Ponts et Chaussées, de nombreux dossiers ont été analysés ayant trait aux infrastructures routières. Un groupe de travail *« audits de sécurité »* a été mis en place pour analyser les sources potentielles d'accidents, notamment les points noirs et les obstacles latéraux et de procéder à une sécurisation de ces lieux réputés dangereux.

En ce qui concerne une sécurisation renforcée des véhicules, le Luxembourg a posé en 2007 sa candidature pour devenir membre, à côté des pays comme la France, l'Allemagne ou la Grande-Bretagne, dans le *« European New Car Assessment Programm »* (EuroNCAP). Cet organisme a pour fonction principale de tester la sécurité passive des véhicules routiers et de renforcer ainsi la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

En adoptant en avril 2007, la Charte nationale de la sécurité routière, le Gouvernement a réitéré sa détermination de vouloir s'engager également à l'avenir sur la voie d'une politique résolue et intransigeant pour combattre le fléau des accidents de la route.

Enfin, il échet de mentionner les mesures que le ministère des Transports est en train d'établir comme l'installation de radars automatiques sur les routes, introduction d'une formation initiale et continue pour les conducteurs professionnels et la révision du catalogue des points retirés dans le cadre du permis de conduire.

En ce qui concerne, les chiffres-clé des accidents routiers au 31 décembre 2007, le bilan se présente comme suit:

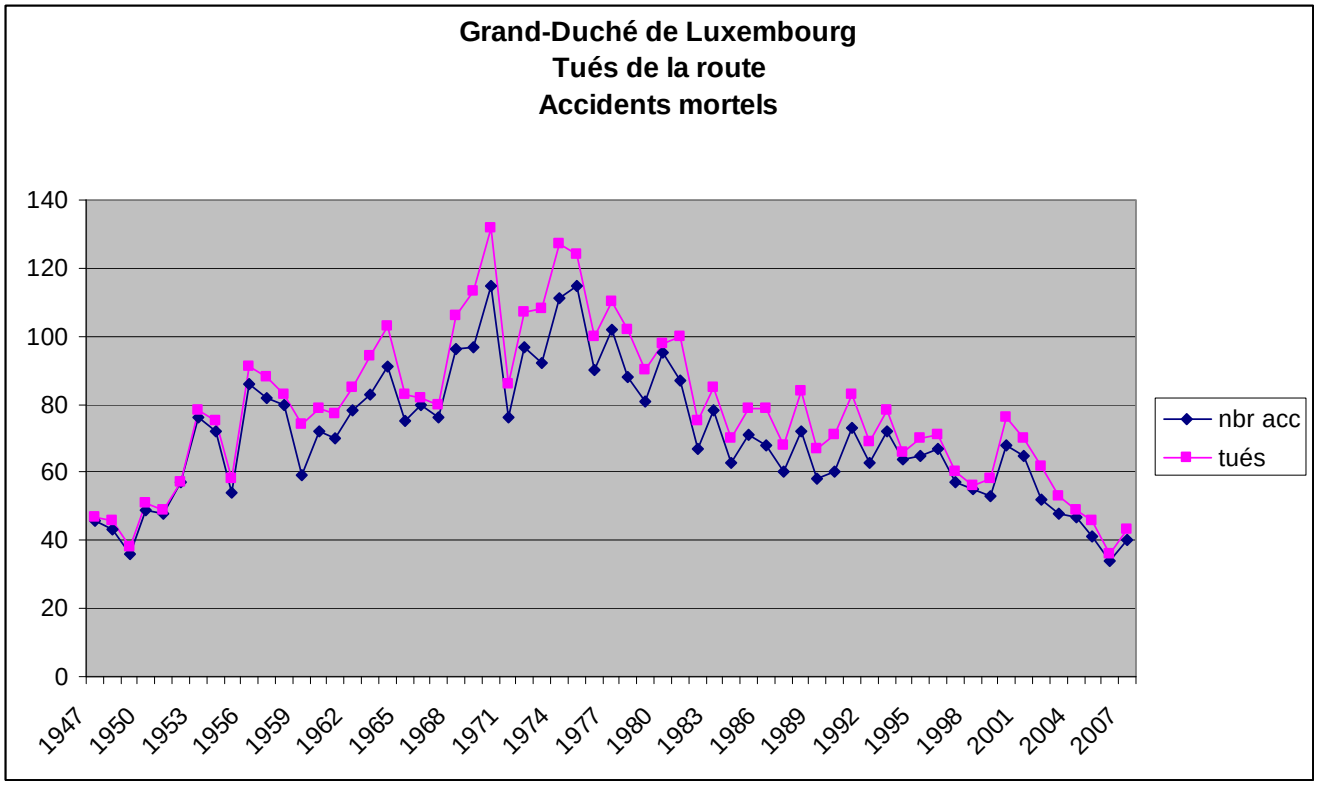
- ***8.470 accidents recensés au total,***
- ***749 accidents corporels, dont 40 accidents mortels,***
- ***43 tués,***
- ***6 piétons furent victimes d'un accident mortel,***
- ***5 motocyclistes et un passager tués dans 5 accidents entre juillet et octobre 2007,***
- ***1.228 blessés, dont 259 blessés graves et 969 blessés légers.***

1.1.1. Les données générales des accidents mortels et graves survenus en 2007

Si l'année 2006 représentait en termes d'accidents mortels une année historique pour le Grand-Duché de Luxembourg, enregistrant le plus bas nombre de victimes de la route depuis 60 ans, l'année 2007 n'arrive pas à égaliser ce niveau. Cette détérioration résulte particulièrement du mois de décembre qui s'est avéré très meurtrier avec 6 personnes décédées endéans 30 jours. En d'autres termes le mois de décembre représente à lui seul un sixième du total des victimes recensées en 2006.

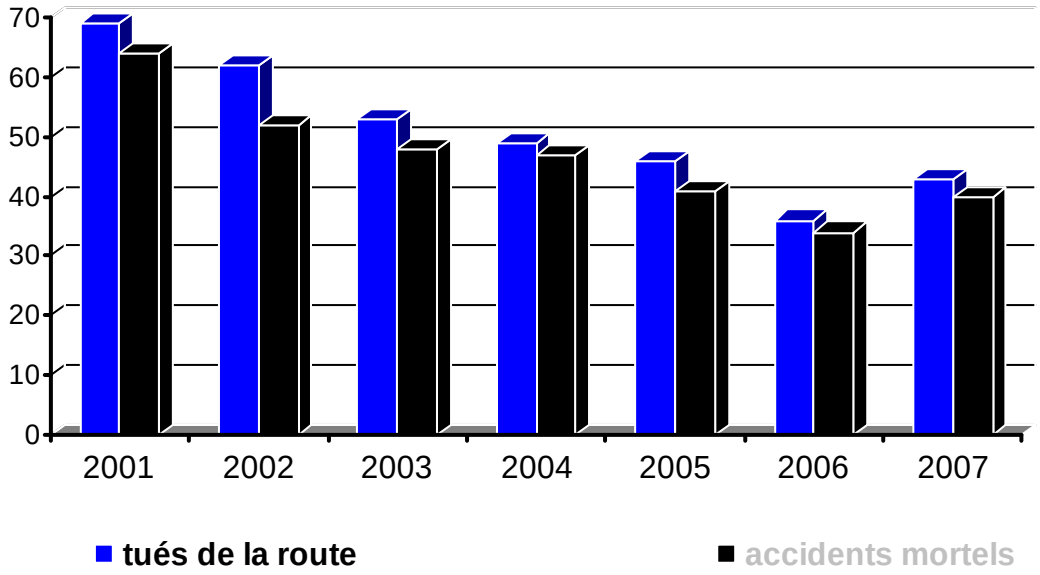
Néanmoins le nombre de 43 tués de la route se situe encore loin du niveau de victimes qu'on a enregistré au tournant de l'année 2000 avec une moyenne de 70 tués de la route par an. L'année 2007 marque toujours une diminution de 44% par rapport aux chiffres enregistrés en 2000.

- *Evolution du nombre des accidents mortels et tués de la route au cours des dernières soixante années*



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 2007 représente une baisse de 38 %.

- *Evolution du nombre des accidents mortels et tués de la route à partir de l'année de référence utilisée par la Commission européenne*

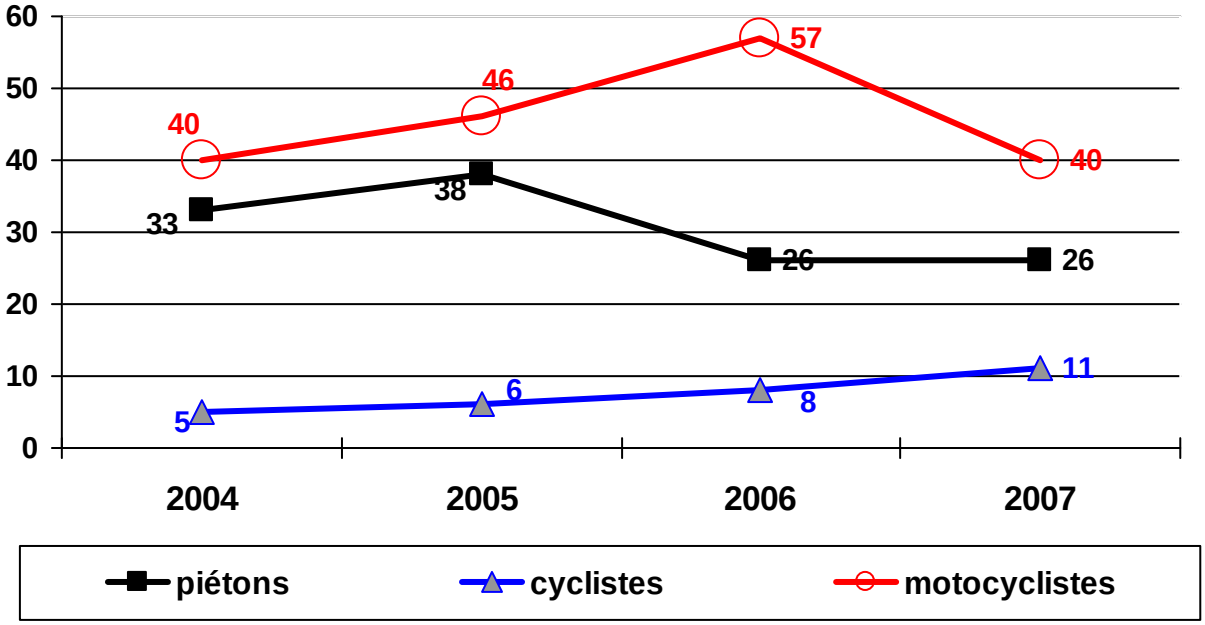


L'introduction du permis à points au 1er novembre 2002 et le renforcement concomitant de la présence de la Police grand-ducale sur les routes continuent à montrer leur influence positive quant au nombre des accidents mortels en 2007, tout en remarquant que l'analyse des accidents est basée sur la multicausalité.

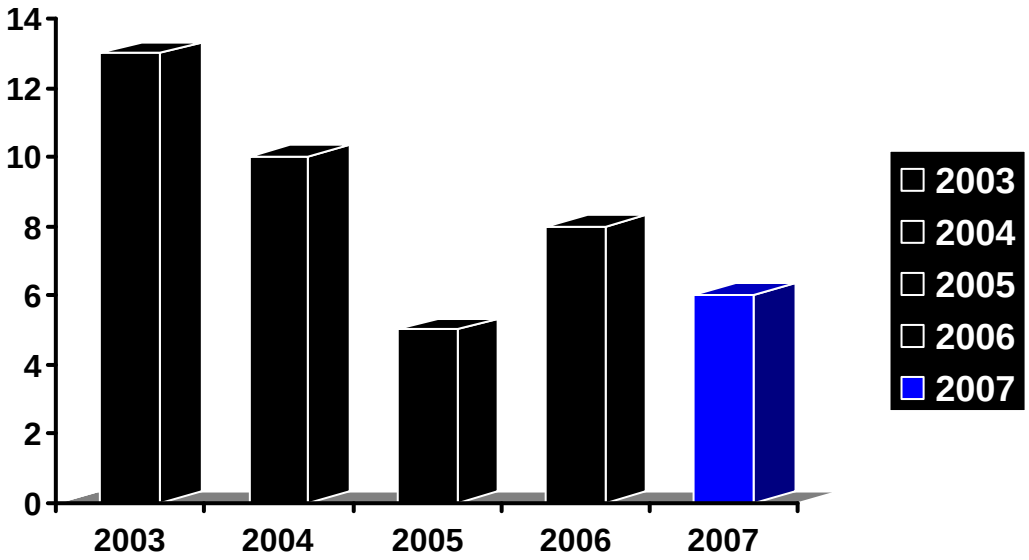
Bien sûr, il est à ce stade encore prématuré d'évaluer l'impact des nouvelles mesures introduites par le législateur par la loi du 18 septembre 2007 modifiant la législation routière, mais le Ministère des Transports escompte pouvoir stabiliser, voire réduire davantage le nombre des accidents de la route et partant d'éliminer peu à peu les points d'insécurité qui régissent encore sur nos routes.

Par ailleurs, le bilan 2007 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, 29,7 % (2006: 35 %) issus de ces catégories vulnérables:



Autre grande préoccupation persiste dans le nombre de motocyclistes tués ou gravement blessés. Si le nombre de motocyclistes tués a chuté de 13 en 2003 à 6 en 2007, cette amélioration est, entre autres, due à une sensibilisation plus accrue des motocyclistes lors des dernières années. Une amélioration s'est également ajustée quant au nombre de motocyclistes ayant été gravement blessés, dont le bilan s'avère encourageant. Ainsi, le nombre des blessés graves est tombé de 17, soit de 30 % par rapport à l'année 2006, pour atteindre un niveau de 40 blessés graves. Or, il échet de préciser que les données des motocyclistes impliqués dans un accident routier sont, en effet, affectées par un fort coefficient de saisonnalité. Les mois d'hiver traditionnellement faiblement accidentogènes, sont suivis d'une lente progression au cours du printemps avec un maximum pendant les trois mois d'été et un maintien à un niveau élevé à l'automne. A cet égard, il est à constater que les mois de juin, juillet et août, saison préférée des motocyclistes, ont été marqués par des pluies abondantes et pourrait expliquer, au moins partiellement, la diminution des motocyclistes accidentés.
Le tableau ci-dessous montre l'évolution des motocyclistes tués entre 2003-2007:



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 2007.

	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%
2007	8.470	+2,7%	749	- 1,7%	259	934	40	+ 15 %	43	+ 16,3%

Comparé à l'année 2006 le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse une faible hausse de 2,7 % pour s'établir à 8.470.

Le nombre des accidents corporels note une légère baisse en 2007 et passe de 762 à 749.

[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

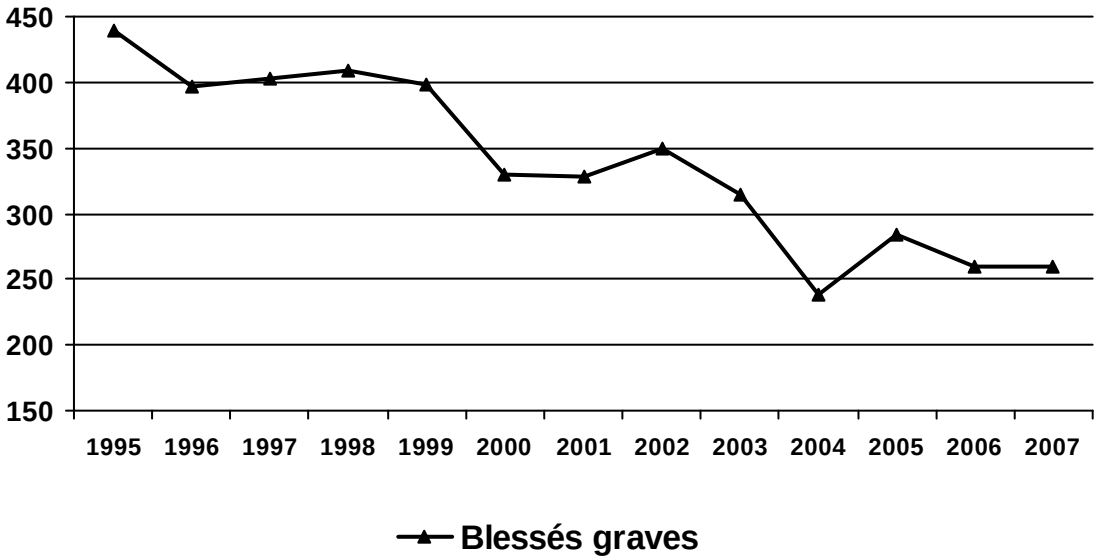
En revanche le nombre des blessés légers affiche une augmentation de 7,5% tandis que le nombre des blessés graves s'est stabilisé à 259 personnes.

Le nombre des accidents mortels augmente de 6 unités de 34 en 2006 à 40 en 2007.

Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans ces accidents, leur nombre a augmenté de 36 à 43. Ces chiffres sont, après ceux de l'année précédente, les meilleurs depuis 1947.

En ce qui concerne le bilan des blessés graves, on constate que depuis 2004, le nombre de blessés graves s'est stabilisé autour de 250 victimes.

Le tableau ci-dessous documente cette stagnation:



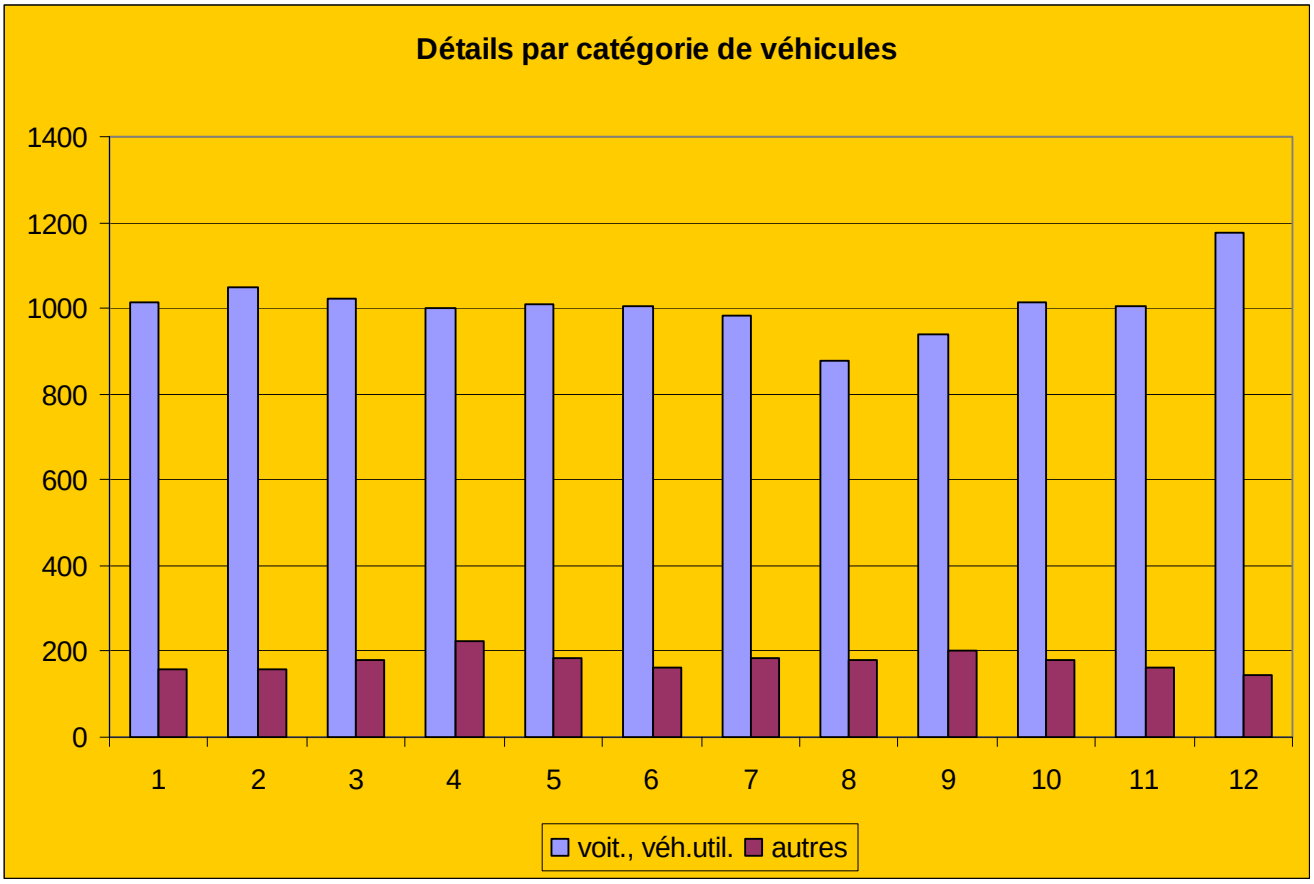
Au vu de cette tendance stagnante, il semble qu'une amélioration des résultats ci-dessus ne semble guère réalisable sans nouvelles mesures en matière de sécurité routière.

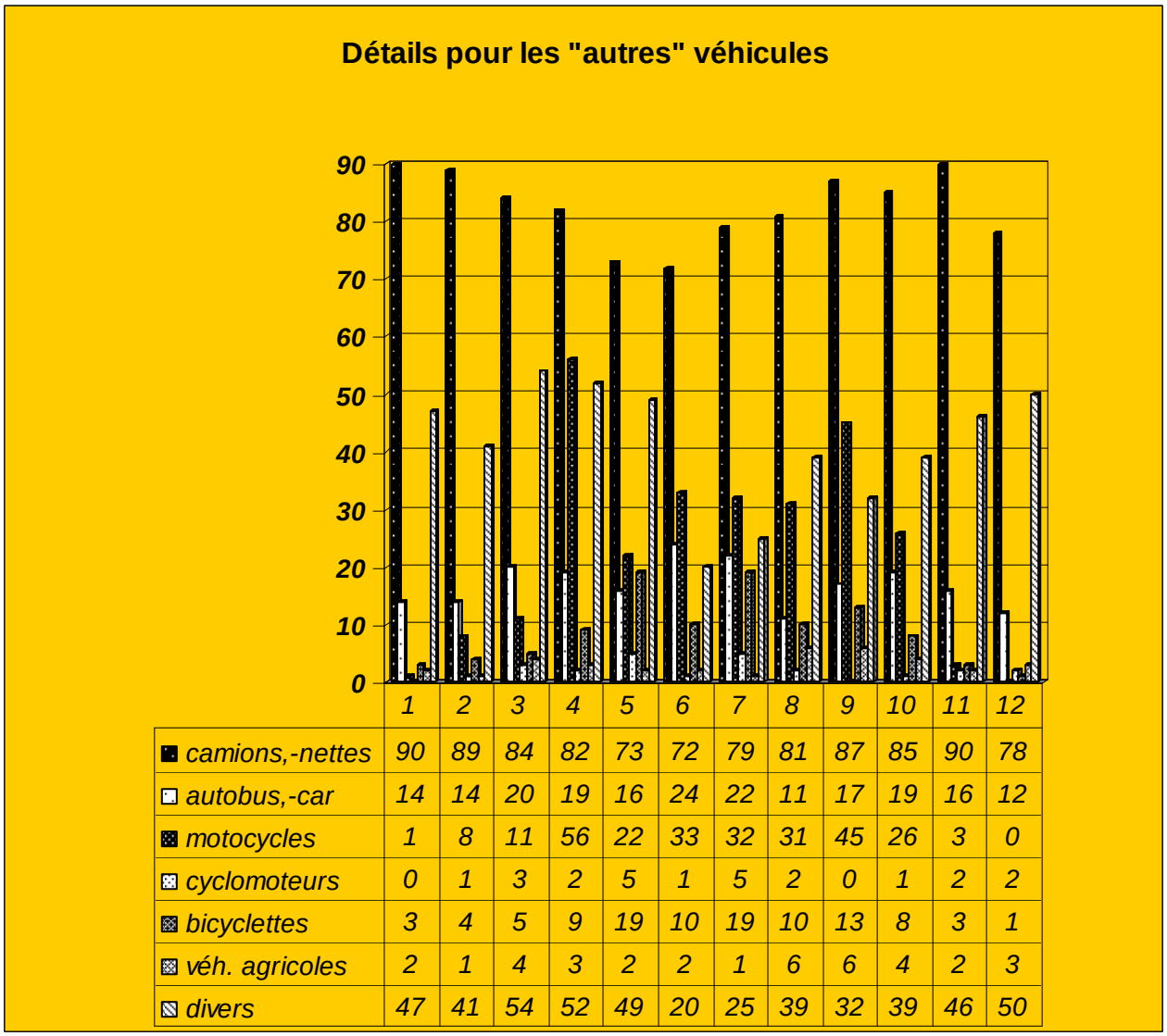
Malgré les nouvelles mesures en matière d'alcool au volant ou de la vitesse excessive, ces deux contraventions continuent à mener la liste des facteurs qui sont à l'origine de la majorité des accidents.

La problématique de la vitesse excessive et de l'alcool au volant se font également ressentir dans le bilan du permis à points, ce qui est documenté dans la partie relative au permis à points.

* * *

Le détail par catégories des véhicules impliqués dans les accidents en 2007 se présente comme suit:





	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
camions,-nettes	90	89	84	82	73	72	79	81	87	85	90	78
autobus,-car	14	14	20	19	16	24	22	11	17	19	16	12
motocycles	1	8	11	56	22	33	32	31	45	26	3	0
cyclomoteurs	0	1	3	2	5	1	5	2	0	1	2	2
bicyclettes	3	4	5	9	19	10	19	10	13	8	3	1
véh. agricoles	2	1	4	3	2	2	1	6	6	4	2	3
divers	47	41	54	52	49	20	25	39	32	39	46	50

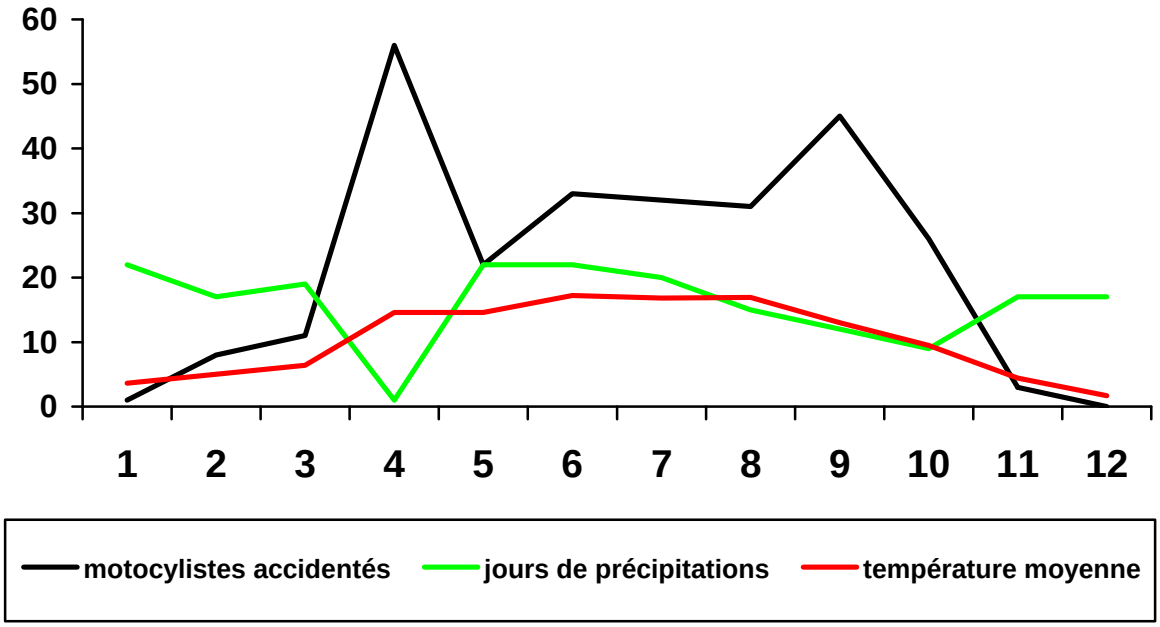
Le tableau ci-avant souligne une fois de plus la recrudescence des accidents impliquant les deux-roues dès le retour du beau temps. En outre, il met en évidence l'implication accrue de camions et de camionnettes dans les accidents routiers.

Il appert également que les conditions météorologiques influent sur la répartition des différents véhicules utilisés comme moyen de transport. Ainsi, on constate que dès le commencement des « bonnes saisons », le pourcentage des véhicules, tels que les motocycles et les bicyclettes impliqués dans un accident routier augmente de façon significative. De surcroît, il ressort du graphique que la saison des vacances, notamment les mois estivaux, impliquent que moins de camions et de camionnettes se trouvent parmi les véhicules accidentés.

Les accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés constituent un des aspects négatifs du bilan de 2007:

- 116 motocyclistes ont été blessés, représentant 9,4 % du nombre total des blessés (en 2006: 133 représentant 11,8%);
- dans 5 accidents mortels, 6 personnes ont laissé leur vie dont un passager;
- la moyenne d'âge des victimes est de 36 ans.

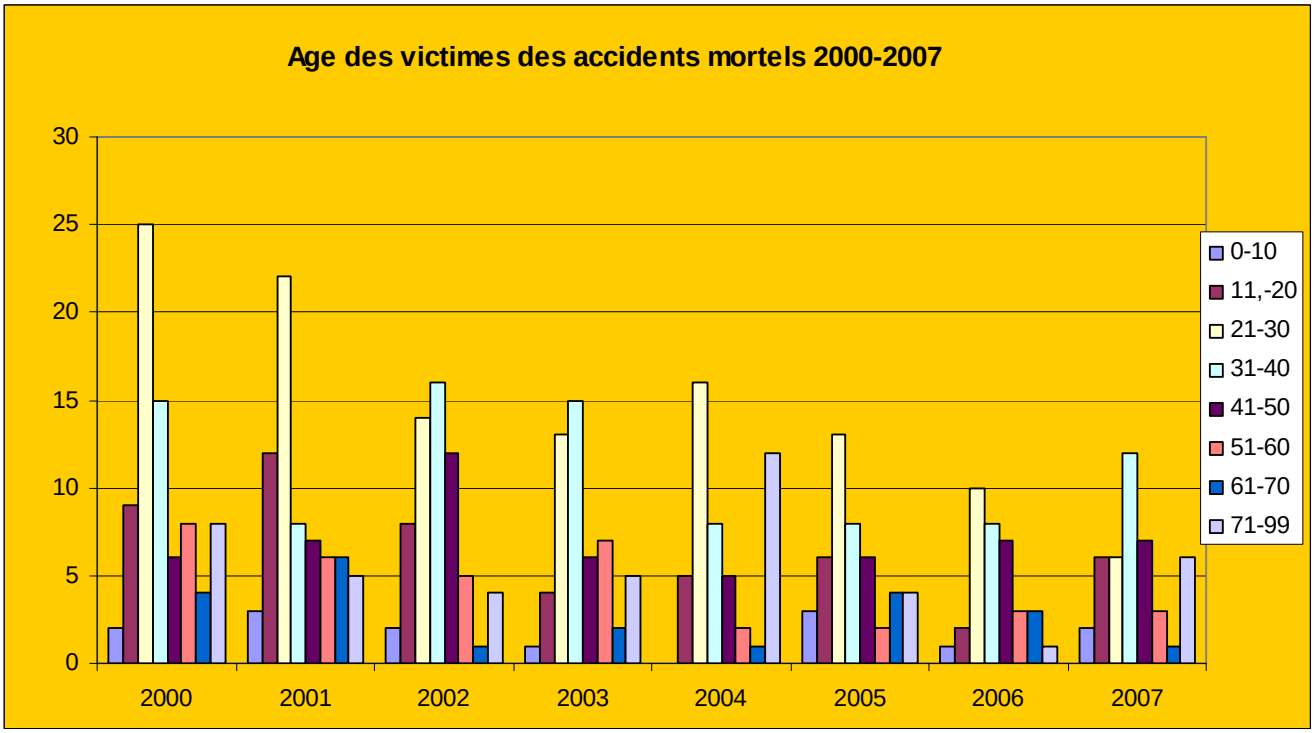
- *Corrélation entre les conditions météorologiques et les accidents de motocyclistes*



Le graphique ci-dessus souligne la corrélation entre le nombre de motocyclistes gravement blessés suite à un accident routier avec le nombre de jours de précipitations enregistrés au cours des différents mois. Ainsi, le graphique dévoile que lors du mois d'avril au cours duquel uniquement un jour de pluie a été constaté, le nombre de motocyclistes blessés a bondi de 11 à 56. De même, il est à noter que le mois de mai qui a connu de nombreux jours de précipitions affiche un « faible » pourcentage de motocyclistes blessés.

1.1.2. Les détails des accidents mortels

- *L'âge et la ventilation des victimes*



65,3% des personnes qui ont trouvé la mort sur les routes en 2007 avaient moins de 40 ans; 12 tués (20 en 2006), soit 27,9 %, avaient moins de 25 ans et 14 tués (13 en 2006), soit 32,6 %, étaient âgés entre 25 et 40 ans.

Fait encourageant de ce graphique est que les personnes faisant partie de la tranche d'âge de 21-30 ans sont de moins en moins représentées parmi les victimes. Il est difficile d'apprécier les raisons de cette régression, mais une prise de conscience plus accrue suscitée, entre autres, par la participation de nombreuses de ces personnes au stage de formation complémentaire à Colmar-Berg, pourrait être à l'origine de ce changement de mentalité.

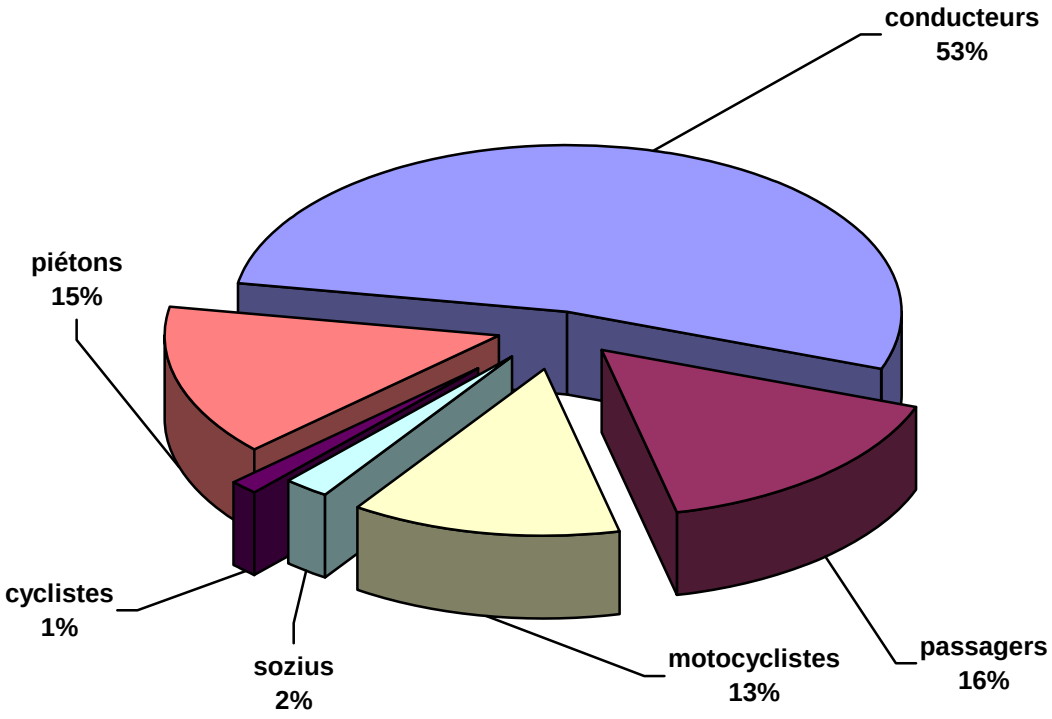
La ventilation des victimes par catégories d'usagers de la route se récapitule comme suit:

2007	2006	Catégorie d'usagers de la route
22	(20)	conducteurs de véhicules à 4 roues
8	(4)	passagers de véhicules à 4 roues
5	(7)	Motocyclistes
1	(1)	Passager
1	(0)	Cycliste
6	(4)	Piétons

On remarque de nouveau une légère hausse du nombre des piétons qui ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2007. En 2006 on comptait 4 piétons mortellement blessés alors qu'en 2007 le nombre total des piétons impliqués dans un accident mortel est de 6. Ce qui est frappant est le fait que 4 de 6 piétons tués en 2007 avaient plus de 68 ans! Quant aux cyclistes tués, force est de constater qu'un seul cycliste est décédé suite à un accident routier.

Si l'ensemble des catégories d'usagers a connu une évolution regrettable, seul le nombre des motocyclistes a connu une baisse de 8 à 6 tués.

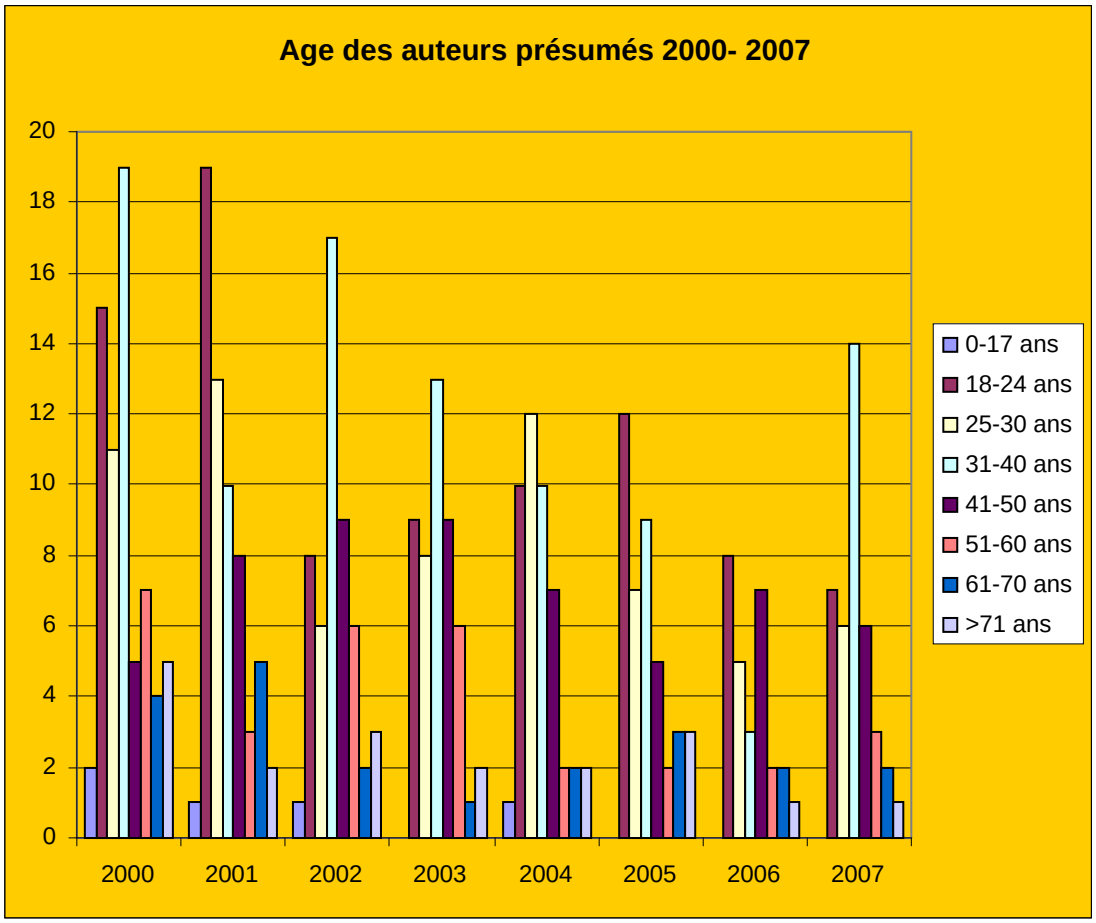
- *Le détail par catégorie d'usagers*



Au vu des données récapitulées ci-avant, il appert que le cliché d'après lequel les piétons, les motocyclistes et les cyclistes représentent la catégorie des usagers de la route la plus « vulnérable » est confirmée. Il y ressort que presqu'un tiers des personnes gravement blessées suite à un accident routier est à imputer à cette catégorie, qui ne représente cependant seulement une infime partie du trafic routier.

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

A travers les données comparées ci-dessous, il ressort clairement que des conducteurs âgés de 31-40 ans sont responsables pour au moins un tiers des accidents mortels enregistrés en 2007. Cette tranche d'âge est à l'origine de plus de la moitié des accidents où un auteur présumé a pu être détecté. En revanche, il est à constater que les conducteurs ayant dépassé l'âge de 50 ans sont uniquement à l'origine de 6 sur 38 accidents analysés.



32 conducteurs de voitures, 3 chauffeurs de camion et 3 motocyclistes sont présumés être à l'origine des accidents mortels. Dans la moitié des accidents mortels analysés, l'auteur présumé a lui-même été tué.

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

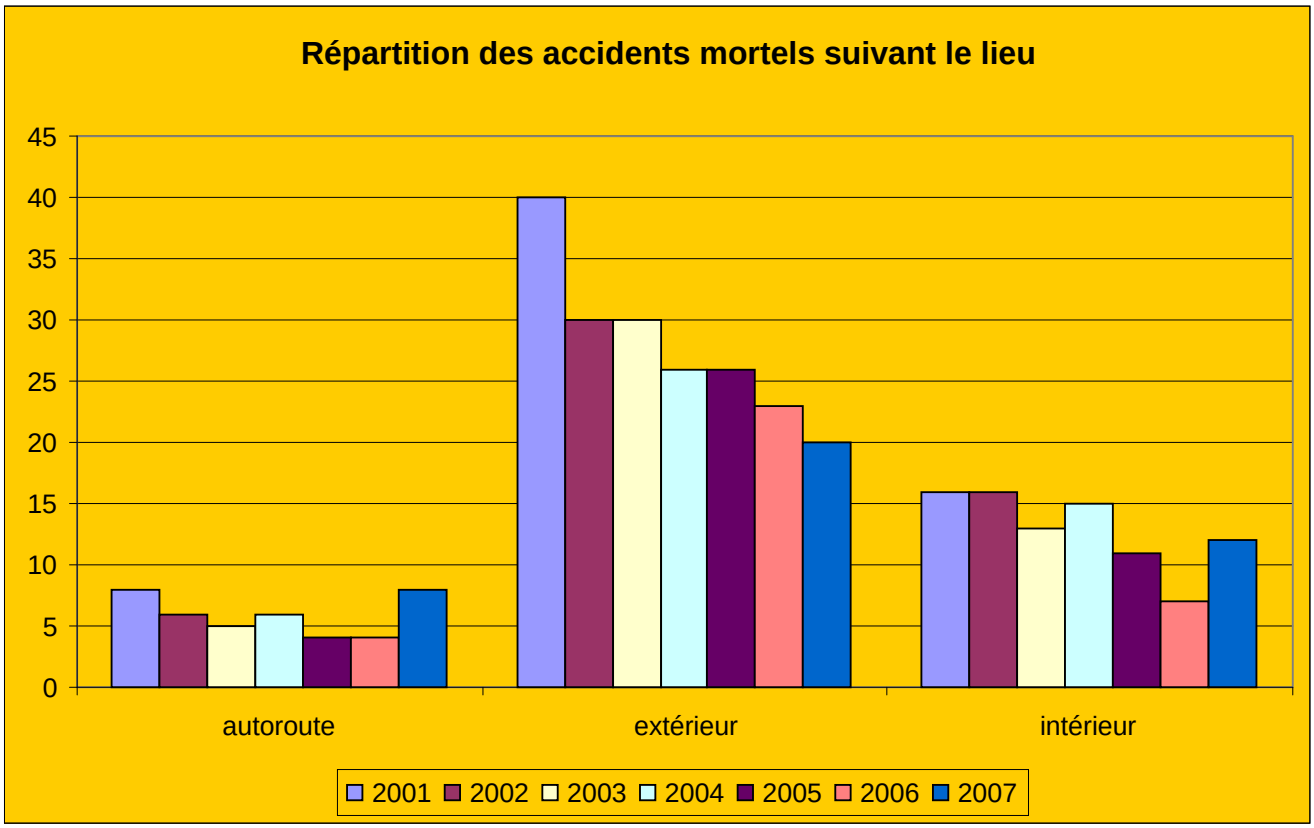
	Etrangers de passage	**Frontaliers**	**Résidants au Luxembourg**
LU	/	0	16
FR	3	0	0
BE	4	0	0
DE	2	0	0
P	0	1	7
GB	1	0	1
Autres*	1	0	3
Total	11 (=28%)	1 (=2%)	27 (=69%)

69% des accidents mortels ont été causés par des conducteurs résidents au Grand-Duché, 2% par des frontaliers et 17,6% par des étrangers de passages. Ce constat peut être rapproché des données sur la délinquance routière que dégagent également les statistiques sur le permis à points

- ***La répartition des accidents mortels par catégorie de routes***

8 (4*) accidents mortels avec 8 (5*) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 20 (23*) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 22 (23*) morts, et 12 (12*) accidents mortels avec 13 (8*) tués sont survenus en agglomération.

* valeurs en 2006



Le graphique montre que la part des accidents mortels sur les autoroutes s'est doublée de 4 à 8 accidents mortels en 2007. Une augmentation de 7 à 12 accidents peut également être notée pour les accidents mortels survenus à l'intérieur d'agglomération. Pour ce qui est des accidents mortels en rase campagne, leur part a depuis 2001 consécutivement régressé 20 (23*).

- *La répartition dans le temps*

26 (23*) accidents mortels, sont survenus de jour (06h00 – 22h00), 14 (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.

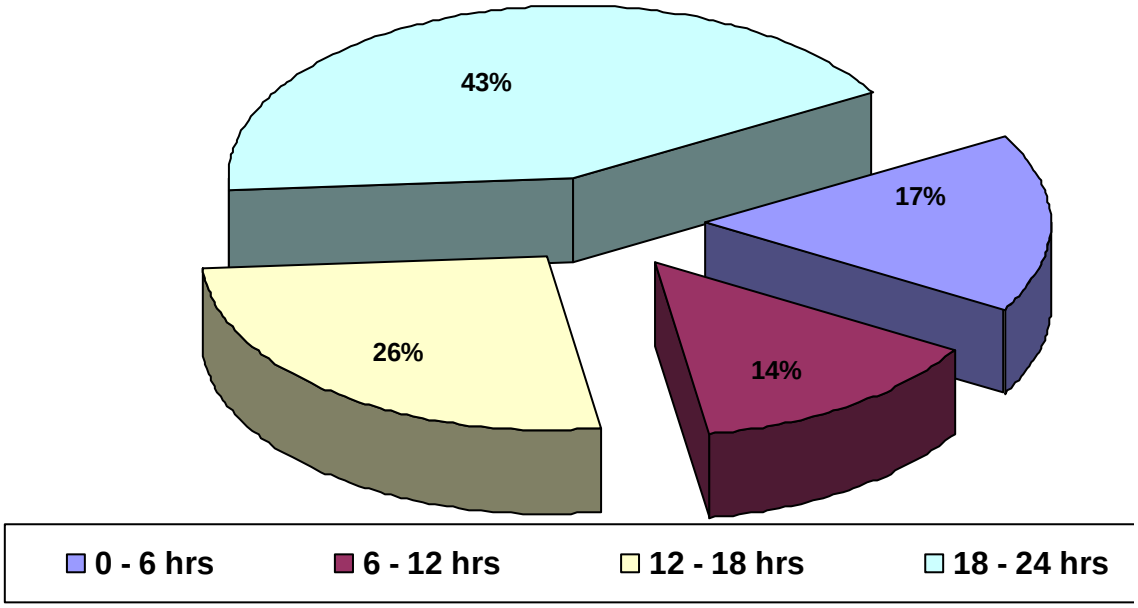
Du lundi au vendredi, 21 (14*) accidents mortels (52.5 %) sont survenus de jour, tandis que 7 (6*) accidents ont eu lieu la nuit (17.5 %).

En fin de semaine (samedi et dimanche) 5 des 43 (9 des 34*) accidents mortels ont eu lieu de jour (entre 6h00 et 22h00) et 7 (5 des 41*) ont eu lieu entre 22h00 et 6h00. De ces chiffres, on peut déduire que 30 % des accidents mortels se produisent le samedi ou le dimanche et que presque deux tiers (65 %) des 40 accidents mortels recensés en 2007 surviennent le jour.

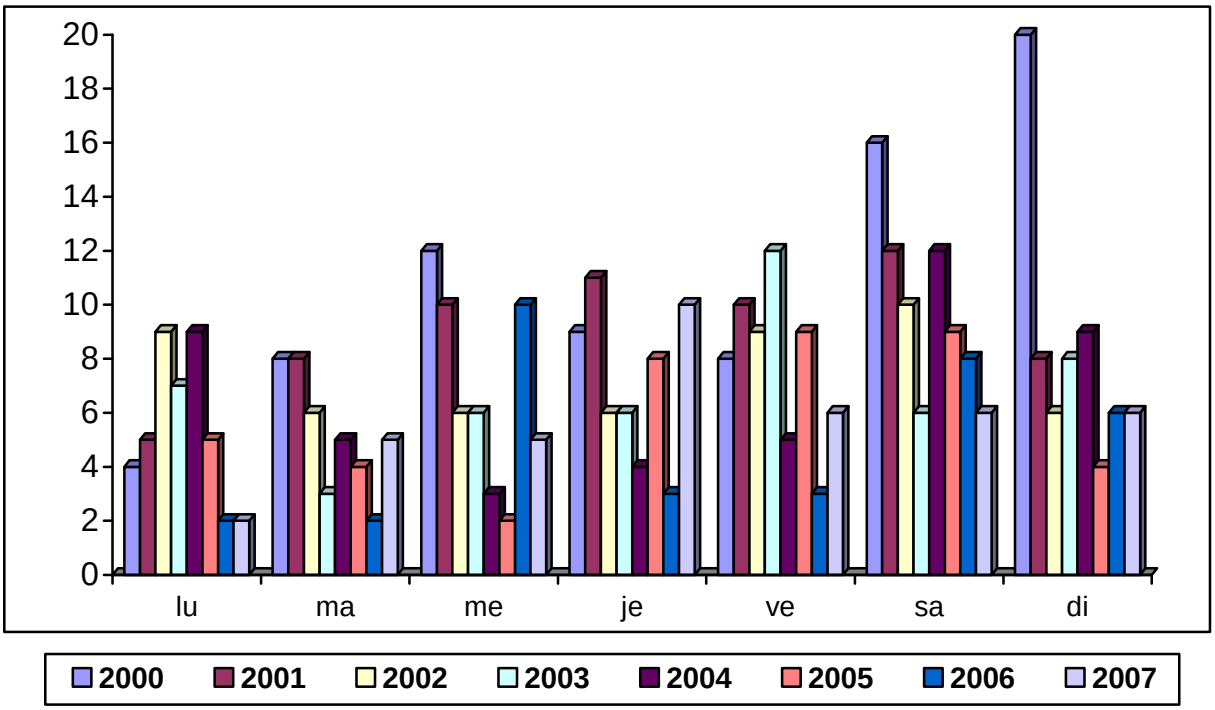
Un autre phénomène à observer est que la plage horaire allant de 18-24 heures est celle qui accuse 43 % des accidents mortels. Ce pourcentage s'explique par une augmentation du trafic lors des heures de pointe d'une part, mais également par de nombreux accidents qui se sont produits entre 20 et 24 heures, à savoir 11 (26 %).

* Valeurs en 2006

La répartition des accidents mortels selon les plages horaires se présente comme suit:

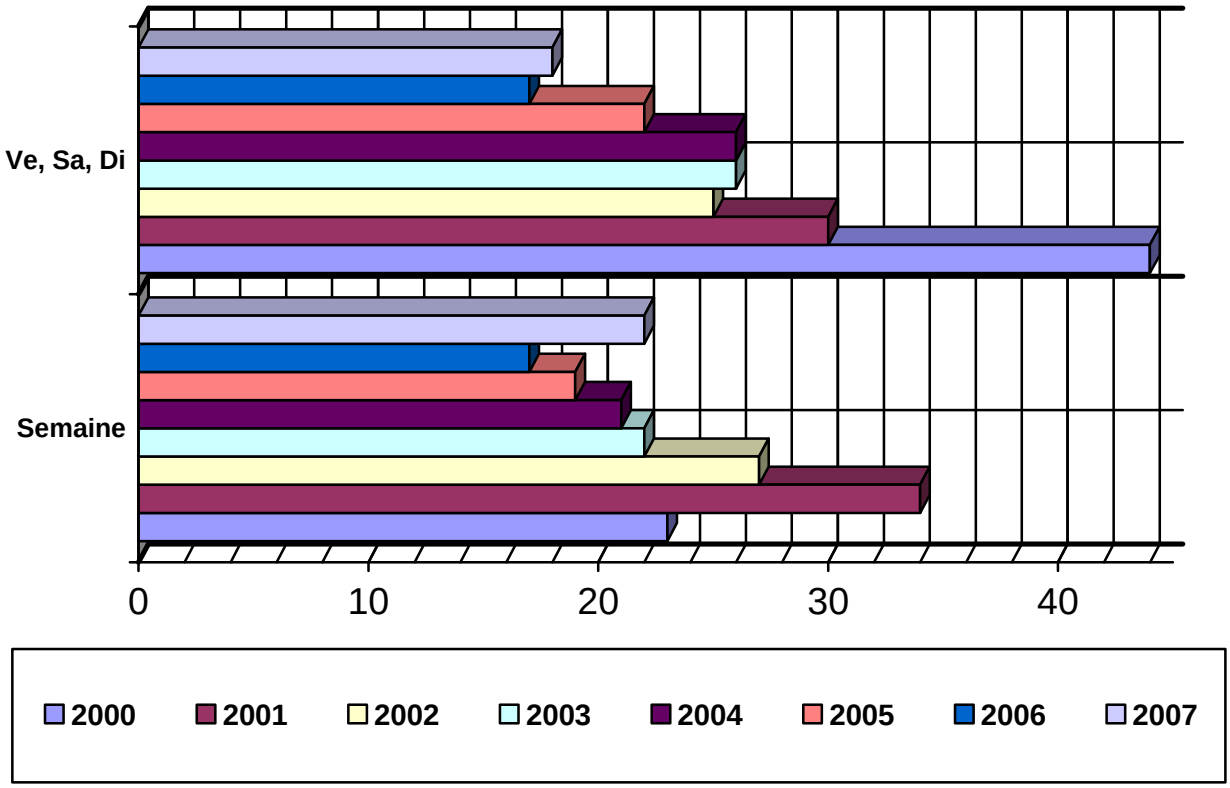


La répartition des accidents mortels sur les jours de la semaine est illustrée par le graphique suivant:



Ce graphique met en évidence que le jeudi a été en 2007, le jour le plus meurtrier avec 10 accidents mortels. En outre, il est à constater que le nombre des accidents mortels recensés le weekend ne se distingue pas par rapport aux autres jours de la semaine.

La répartition des accidents mortels sur les quatre premiers jours de la semaine et le weekend (Ve, Sa, Di) est illustrée par le graphique suivant:



Si on compare l'ensemble des accidents mortels survenus depuis 2001, 53 % de ces accidents ont lieu entre vendredi et dimanche, alors que les 185 accidents mortels se sont produits en cours de semaine.

En 2007, les accidents mortels se repartissent comme suit.

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2 (*2)	5 (*2)	5 (*10)	10 (*3)	6 (*3)	6 (*8)	6 (*6)

- *Les conditions météorologiques*

En 2007, 14 (5[*]) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée humide, 25 (16[*]) sont survenus par temps sec et 1 accident mortel a été noté sur une chaussée verglacée.

- *Les causes présumées des accidents mortels*

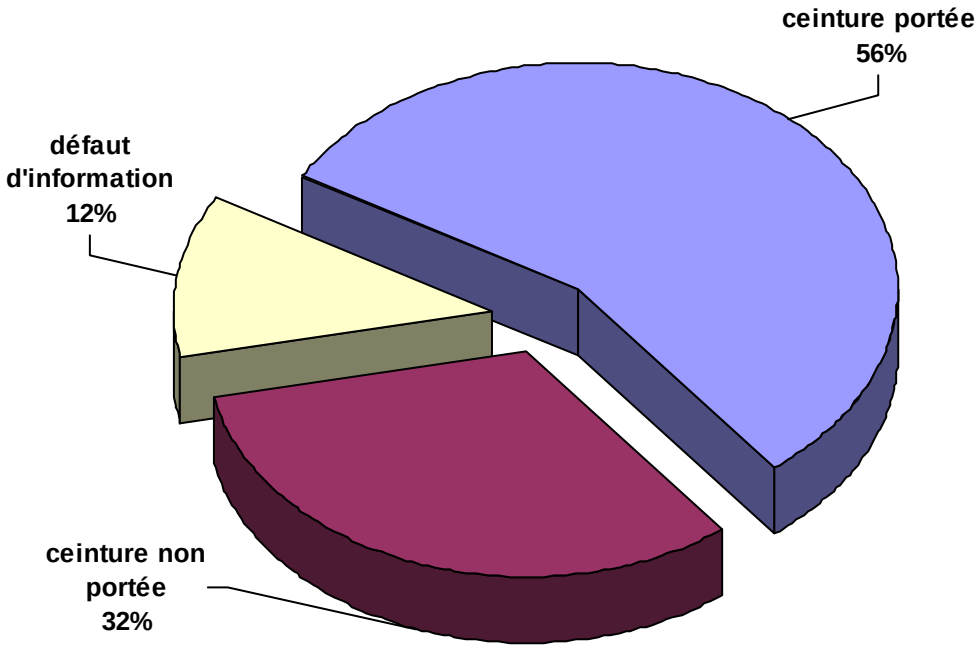
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
vitesse	25	25	23	21	19	19	10	11
alcool	3	2	1	2	4	1	1	2
alcool+vitesse	6	3	4	1	3	1	3	2
drogues	2	2	1	0	0	0	0	2
inattention, fatigue	12	20	8	8	7	6	0	0
priorité	7	3	0	5	4	4	1	2
dépassement	3	1	4	4	2	3	1	0
aquaplaning	1	2	4	0	0	1	0	0
contresens	2	0	1	0	1	3	0	1
malaise	1	1	5	1	1	2	0	0
pneus lisses	0	0	0	0	0	0	2	1
verglas							3	1
autres	7	5	1	6	6	1	1	5

Le tableau montre que la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs. En 2007, 11 des 40 accidents doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. A côté de l'alcool au volant (alcool ou l'alcool en association avec la vitesse 2 accidents). Dans 2 accidents mortels la priorité n'a pas été respectée. La circulation en contresens (1), des pneus lisses (1) ainsi qu'une fois du verglas ont été d'autres causes d'accidents mortels en 2007.

- *Le port de la ceinture de sécurité*

En juin 2003, le Ministère des Transports avait mené une enquête sur le port de la ceinture de sécurité. Il résulte de cette enquête, 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 du véhicule.

Le tableau suivant donne un aperçu du port de la ceinture de sécurité dans les accidents mortels de 2004 à 2007.



En 2007, au moins 11 (*9) des 36 victimes n'ont pas porté de ceinture de sécurité. En d'autres termes, ces 11 personnes représentent 35.5 % qui pourraient avoir survécu en mettant leur ceinture de sécurité. Le taux des personnes décédées dans un accident mortel qui n'avaient pas mis la ceinture de sécurité reste extrêmement élevé. Selon les chiffres représentés ci-dessus, il s'avère qu'au moins un tiers des personnes n'avaient pas mis leur ceinture de sécurité.

1.2. La formation et l'éducation routières

1.2.1 Les campagnes de sensibilisation

En ligne avec la politique gouvernementale en matière de sécurité routière, le Ministère des Transports a misé sur la continuité en matière de prévention et de sensibilisation routières par l'organisation en 2007 de plusieurs actions et campagnes de sensibilisation.

Aussi la 1ère semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière (23 – 29 avril 2007) et la 1ère Journée européenne de la sécurité routière organisée par la Commission européenne (27 avril 2007) ont-elles servi de cadre au Ministre des Transports pour sensibiliser les opinions aux conséquences des décès, des mutilations, des blessures et des traumatismes dus aux accidents de la route et pour promouvoir des activités portant sur les principaux facteurs de risque liés aux accidents et à leur prévention.

Le déroulement des différents événements s'est présenté comme suit:

Mardi, 24 avril 2007

- Participation de Monsieur le Ministre des Transports à l'événement organisé pour les classes de 3ème au Lycée des Garçons d'Esch-sur-Alzette dans le cadre du programme éducatif « Mobilité et Sécurité sur la Route »

Vendredi, 27 avril 2007

- Conférence de presse de Monsieur le Ministre des Transports en présence de tous les acteurs oeuvrant en matière de sécurité routière qui, dans le cadre d'une exposition, ont eu l'occasion de présenter leurs diverses actions.

- Lancement d'une campagne de sensibilisation audiovisuelle relative à l'alcool au volant en corrélation avec l'abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,8 ‰ à 0,5 ‰. Cette campagne à laquelle étaient étroitement associés les secteurs concernés (hôteliers, restaurateurs, cafetiers, viticulteurs) comportait une action visant la distribution d'éthylotests dans tous les restaurants et bistrots du pays ainsi que la diffusion à grande échelle de cartes d'information reprenant les numéros utiles des opérateurs des moyens de transports offerts en alternative à la voiture personnelle [transports publics, Late Night Bus, Night Rider.

- Signature de la Charte nationale de la sécurité routière par les membres du Gouvernement qui s'engagent ainsi à ne pas relâcher les efforts déployés en matière de sécurité routière et d'intensifier davantage les actions tant sur le plan préventif que répressif.

Samedi, 28 avril 2007

- Journée « Fit for your bike » organisée par la S.A. Centre de Formation pour Conducteurs sous le haut patronage de Monsieur le Ministre des Transports. En début de la saison pour la conduite des deux-roues motorisés, cet événement visait à sensibiliser les conducteurs aux particularités et risques inhérents à la conduite de ces véhicules.

1.2.2. La gestion administrative du permis de conduire

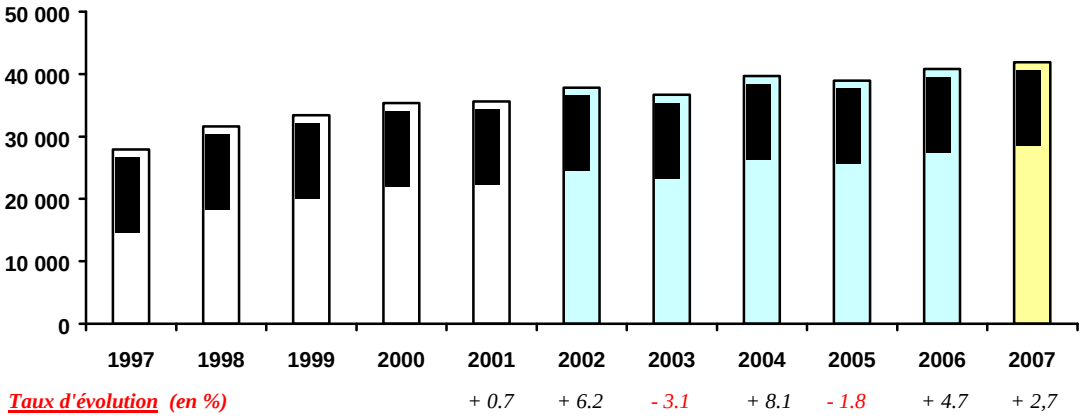
Depuis le 1er septembre 2002, la SNCT est en charge de la gestion administrative des permis de conduire. Cette gestion comporte les opérations suivantes :

- la première délivrance de permis de conduire;
- le renouvellement de permis venus à échéance;
- la transcription de permis de ressortissants de pays autres que ceux de l'Espace Économique Européen et résidant au Luxembourg;
- l'émission de duplicata de permis comme suite au vol, à la perte ou à la destruction de l'original;
- l'enregistrement et l'échange de permis de ressortissants d'autres États membres de l'Espace Économique Européen qui viennent s'installer au Luxembourg.

En 2007, le nombre des dossiers traités a été de 41.910, soit une progression de 2,7 % par rapport à l'année précédente.

Au cours des dernières années, le nombre des **dossiers traités** a évolué en détail comme suit:

Année	1ère délivr.	Extension	Renouvell.	Transcript.	Duplicata	*Sous-Total*	Enregistr.	TOTAL	Variation
2000	6.343	2.416	20.111	1.705	2.894	*33.469*	1.917	**35.386**	+ 5,8 %
2001	6.493	2.625	20.059	1.751	2.810	*33.738*	1.913	**35.651**	+ 0,7 %
2002	6.773	2.875	21.213	1.957	3.180	*35.998*	1.861	**37.859**	+ 6,2 %
2003	5.719	2.841	21.670	1.493	3.057	*34.780*	1.913	**36.693**	- 3,1 %
2004	6.916	3.111	22.481	1.961	3.188	*37.657*	2.016	**39.673**	+ 8,1 %
2005	7.126	3.157	21.368	2.043	3.155	*36.849*	2.101	**38.950**	- 1,8 %
2006	7.016	3.039	22.928	2.247	3.176	*38.406*	2.391	**40.797**	+ 4,7 %
2007	7.395	3.076	23.092	2.602	3.200	***39.365***	2.545	**41.910**	**+ 2,7 %**
Évolution	+ 5,4 %	+ 1,2 %	+ 0,7 %	+ 15,8 %	+ 0,8 %		+ 6,4 %		



Le tableau qui suit donne un aperçu de l'évolution au cours des 6 dernières années des demandes en première obtention d'un permis de conduire ainsi que des demandes d'extension à une autre catégorie.

Catégorie	2002	2003	2004	2005	2006	2007
A3	476	467	566	559	447	492
A1	56	48	82	89	65	65
A	965	1.016	860	800	808	794
B	6.709	5.635	6.834	7.045	7.042	7.457
EB	370	365	496	486	470	507
C1	0	0	1	1	1	0
C	151	145	187	553	493	480
C+E	474	309	486	175	184	163
D1	0	1	0	1	0	0
D	294	323	376	407	379	388
D+E	16	12	11	9	16	18
F	137	118	128	158	150	105
TOTAL	9.648	8.439	10.027	10.283	10.055	**10.469**

Le nombre des demandes s'est élevé en 2007 à 10.469, par rapport à 10.055 demandes présentées en 2006, soit une augmentation de 414 unités ou **4,12 %**.

Le tableau ci-après reflète en détail l'évolution au cours des 4 dernières années des enregistrements des permis de conduire délivrés par un autre Etat membre de l'Espace Économique Européen.

Pays	2004	2005	2006	**2007**
Autriche	8	13	21	**12**
Belgique	426	336	380	**342**
Bulgarie				**40**
Chypre	0	0	2	**1**
Rép. tchèque	9	30	25	**43**
Allemagne	193	199	247	**245**
Danemark	7	22	40	**40**
Espagne	30	40	45	**30**
Estonie	3	17	7	**15**
France	383	390	399	**454**
Finlande	18	17	20	**17**
Liechtenstein	0	0	1	**0**
Royaume-Uni	51	55	130	**69**
Grèce	12	6	18	**9**
Hongrie	4	32	31	**39**
Italie	56	71	91	**83**
Irlande	3	3	2	**13**
Islande	10	10	22	**11**
Lituanie	14	23	12	**23**
Lettonie	7	12	9	**10**
Malte	2	10	5	**12**
Norvège	1	2	9	**6**
Pays-Bas	36	39	46	**58**
Portugal	677	634	723	**755**
Pologne	29	62	57	**78**
Roumanie				**48**
Suède	12	31	22	**40**
Slovaquie	13	25	17	**28**
Slovénie	11	22	10	**24**
Total	**2016**	**2101**	**2391**	**2.545**

L'élargissement de l'Union Européenne par 10 nouveaux États membres en date du 1er mai 2004 ainsi que l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie en date du 1er janvier 2007, paraissent être à l'origine de l'augmentation de **6,44 %** des demandes d'enregistrement.

La répartition des dossiers traités en 2007 sur les différentes catégories de permis de conduire se présente comme suit:

Catégorie	1ère délivr.	Extension	Renouvell.	Transcript.	Duplicata	*Sous-Total*	Enregistr.	TOTAL
	7.395	3.076	23.092	2.602	3.200	***39.365***	2.545	**41.910**
A3	488	4	635	27	131	1.285		
A1	60	5	27	183	25	300		
A	2	792	1.855	505	274	3.428		
B	6.742	715	20.353	1.667	2.745	32.222		
B+E	0	0	13	143	7	163		
E (B)	0	507	9	44	0	560		
C1	0	0	0	2	0	2		
C	0	480	29	21	3	533		
C+E	0	2	39	1	3	45		
E (C)	0	163	32	2	2	199		
D1	0	0	2	0	0	2		
D	0	388	58	7	4	457		
D+E	0	0	4	0	0	4		
E (D)	0	18	1	0	0	19		
F	103	2	35	0	6	146		

1.2.2.1. Les examens théoriques

Au cours des dernières années, le **nombre des examens théoriques** en vue de l'obtention d'un permis de conduire ainsi que les taux de réussite et d'échec y afférent ont évolué comme suit:

Année	TOTAL	Évolution	Réussites		Recalages	
2004	12.754		6.028	47,3 %	6.028	47,3 %
2005	13.912	+ 9.1 %	6.851	49,2 %	6.851	49,2 %
2006	14.019	+ 0,8 %	7.114	50,7 %	6.905	49,3 %
2007	**14.486**	**+ 3,3 %**	7.322	50,5 %	7.164	49,5 %

Pour les 14.486 examens théoriques passés en 2007 (soit une moyenne de 1.207 examens par mois), la situation quant aux réussites et aux échecs se présente en détail comme suit:

	TOTAL		Provit-LU (examens par ordinateur)		Examens oraux	
	14.486		13.506		980	
Réussite	7.114	**50,7 %**	6.988	51,7 %	334	34,1 %
Échec	6.905	**49,3 %**	6.518	48,3 %	646	65,9 %

A remarquer que sur l'ensemble des examens théoriques passés l'an dernier, un peu plus de la moitié des candidats (**50,7 %)** ont réussi l'examen dès le premier essai, alors que l'autre moitié des candidats (**49,3 %**) ont dû se soumettre à une nouvelle épreuve (à une ou à plusieurs reprises).

1.2.2.2. Les examens pratiques

Depuis 2001, le **nombre des examens pratiques** pour l'obtention d'un permis a évolué comme suit:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TOTAL	12.525	15.253	15.129	12.594	11.527	**11.336**	**12.696**

dont **cat. 'B'**	6.503	6.709	5.635	6.834	9.152	**8.794**	**10.312**
dont **conduite accompagnée**	766	1.200	1.222	1.338	1.686	**2.007**	**2.330**
	11,9 %	17,9 %	21,7 %	19,6 %	18,4 %	**22,8 %**	**22,6 %**

Taux d'évolution *(en %)*	*- 13.2*	*+ 21.8*	*- 0.8*	*- 16.8*	*- 8.5*	*- 2.9*	*+ 12,0*

Après une baisse continue, depuis 2002, du nombre total des examens pratiques passés, avec toutefois le maintien à haut niveau du nombre de candidats au permis de conduire de la catégorie 'B', on constate en 2007 une hausse de 12 % du nombre des examens passés, cette hausse étant exclusivement due aux examens de la catégorie 'B'. Ces chiffres semblent documenter que les intéressés passent un examen de conduire d'une catégorie autre que la catégorie 'B' uniquement dans les cas où ils ont effectivement besoin d'un tel permis. L'investissement financier assez important à réaliser aux fins de l'obtention d'une catégorie supplémentaire du permis constitue très probablement une raison essentielle pour la tendance constatée.

A noter en particulier le maintien en 2007 du taux élevé de candidats à la conduite accompagnée (22,6 %).

Les deux tableaux ci-après fournissent un aperçu détaillé sur les **résultats des examens pratiques**:

a) pour **2007**, en ce qui concerne les différentes catégories de permis de conduire:

Catégorie	Total		Admis	Recalés	
A	636	5,0 %	486	150	23,6 %
A1	88	0,7 %	55	33	37,5 %
B	10.312	81,2 %	5.196	5.116	49,6 %
EB	528	4,2 %	415	113	21,4 %
C	390	3,1 %	278	112	28,7 %
EC	203	1,6 %	125	78	38,4 %
D	367	2,9 %	200	167	45,5 %
DE	25	0,2 %	14	11	44,0 %
F	147	1,1 %	124	23	15,6 %
TOTAL	**12.696**	(100,0 %)	**6.893**	**5.803**	**45,7 %**

b) pour les **cinq dernières années** :

Année	TOTAL		Conduite accompagnée	
	Réussites	Recalages	Réussites	Recalages
2002	48,1 %	51,9 %	71,5 %	28,5 %
2003	48,7 %	51,3 %	73,1 %	26,9 %
2004	55,2 %	44,8 %	74,6 %	25,4 %
2005	59,0 %	41,0 %	77,5 %	22,5 %
2006	56,0 %	44,0 %	75,1 %	24,9 %
2007	**54,3 %**	45,7 %	**73,6 %**	26,4 %

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

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

Année	1ère obtention		Renouvellement (*)	
	Demandes	Délivrances	Demandes	Délivrances
2003		102		111
2004		143		307
2005	241	143	245	202
2006	204	132	222	193
2007	232	**158**	214	**204**

(*) après suivi des cours de recyclage et réussite à l'examen afférent organisés en la matière par la Chambre de Commerce

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

C'est depuis le mois de septembre 2005 que la SNCT assure 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 finalement, pour la gestion des données y enregistrées (' carte-entreprise ').

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

Année	TOTAL	Conducteur	Entreprise	Atelier	Contrôleur
2005	1.493	1.387	77	29	0
2006	2.448	1.913	389	35	111
2007	**2.358**	1.837	429	40	52

1.2.2.5. Divers

En continuant sa politique traditionnelle, la Direction de la SNCT a maintenu également en 2007 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 Féderatioun ' (LOF), etc.

Ce dialogue permanent de la SNCT avec le milieu "externe" procure à la SNCT 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.

1.2.3. Le contentieux lié au permis de conduire

1.2.3.1 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:

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Séances	152	174	138	138	144	106	113
Personnes convoquées, dont stagiaires	610 136	698 140	528 100	531 81	539 64	407 21	441 19
Retraits du permis de conduire, dont stagiaires	99 14	112 21	115 17	127 16	97 12	44 3	47 2
Suspensions du droit de conduire	0	0	2	0	0	1	3
Refus de délivrance ou de renouvellement	22	17	16	29	45	43	29
Restrictions du droit de conduire	218	221	131	130	116	75	95
Restitutions intégrales du permis	23	42	67	90	98	83	29
Restitutions partielles du permis	71	61	39	49	60	91	163
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	45	44	33	29	6	2	0
6 mois	2	4	1	1	0	0	0
9 mois	0	0	0	0	0	0	0
12 mois	20	13	10	12	2	2	0
15 mois	2	4	2	0	0	0	0
18 mois	13	10	7	2	2	0	0
24 mois	8	13	13	14	2	0	0

Il résulte du tableau ci-dessus, que les activités de la Commission spéciale de 2007 sont sensiblement identiques à celles de 2006.

On note qu'au niveau des restitutions de permis de conduire, le nombre de restitutions intégrales a baissé quasiment de deux tiers par rapport à l'année 2006. Les restitutions partielles (163 en 2007 contre 91 en 2006) ont doublées.

Cette différence est due à une prudence accrue, visant à responsabiliser encore davantage les automobilistes peu respectueux des dispositions légales. En effet, les effets des suspensions liées au permis à points se font toujours ressentir, tout comme le retrait immédiat du permis de conduire.

Dans ce contexte il convient de cumuler le nombre de retraits administratifs qui s'élève à 47 unités à celui du nombre de suspensions effectuées qui se chiffre à 221 cas, soit un **total de 268 cas où le droit de conduire n'est plus donné en 2007**. Ce chiffre donné à titre indicatif doit être cependant analysé avec circonspection, étant donné qu'il inclut également les non-résidents. Parallèlement il faut aussi tenir compte des 77 permis de conduire dont la suspension a été levée en 2007.

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 387 (416 en 2005, 527 en 2006), 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 176 avis pris sur base du dossier (138 en 2006), ayant une incidence favorable sur le permis de conduire et ne nécessitant pas la présence des intéressés 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 juridictions 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 et 4.913 en 2006). En 2007, 4.402 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 Général d'État, auxquelles s'ajoutent 124 grâces souveraines.

De 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 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, 1.022 en 2007), 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 et autres, afin d'attirer leur attention sur le comportement négatif en matière de conduite automobile et en vue d'éviter un maximum de récidives. Le chiffre des avertissements érits s'élève à 961 pour l'année 2005, à 1.042 pour 2006 et à 905 pour 2007.

Enfin le service contentieux a évalué quelque 13.070 extraits de casier judiciaire contre 12.200 en 2006, que ce soit pour une première demande en obtention, une conduite accompagnée, une extension ou une transcription du permis de conduire.

1.2.3.2 La Commission médicale

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

Ainsi, pour l'année 2007, 1.163 personnes ont été convoquées lors de 223 séances et près de 7.300 dossiers ont été examinés. Par ailleurs, l'examinateur en chef a procédé à 140 examens de contrôle pratique, afin de constater les capacités physiques de personnes présentant un handicap ou un état de santé affaibli.

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

Les avis émis par la Commission médicale sont soumis au ministre des Transports pour décision. En 2007, il y a lieu de recenser 5 décisions (12 en 2006) qui ont été portées par les personnes concernées devant le tribunal administratif. Dans tous les cas, la décision ministérielle a été confirmée.

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

Activités de la Commission médicale

Statistiques générales	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Nombre de séances	238	252	250	257	223
Nombre de personnes convoquées	1.004	1.099	1.039	1.085	1.163
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	3.057	3.012	3.533	3.936	4.088
Dossiers soumis à la Commission médicale					
Nombre total de dossiers	5.634	6.329	6.694	6.891	7.319
Dont première obtention d'un permis	193	189	222	223	207
Extension de catégorie du permis	74	27	47	69	57
Transcription d'un permis	17	16	24	20	17
Renouvellement d'un permis	2.732	2.946	2.582	2.373	2.881
Dispense du port de la ceinture de sécurité	12	16	14	12	14
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc)	85	71	116	86	85
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	823	1.211	1825	1.852	2.163
Réexamens périodiques	1.678	1.793	1.765	2.206	1.865
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	20	60	99	50	30
Dossiers avisés par la Commission médicale					
Notés pour réexamen périodique	2.359	2.717	2.765	3.049	2.635
Classés	2.756	2.758	2.359	2.899	2.909
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	180	239	217	225	231
Dont renonciation volontaire de la part du titulaire	103	136	122	123	109
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	37	46	55	37	43
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	70	107	89	84	97
Restriction quant à l'usage du permis (par ex. trajets particuliers, …)	13	11	4	20	9
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagement part. du véhicule	0	2	1	2	3
Mainlevées partielles et restitutions, données disponibles pour 2006 et 2007				50	52

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une progression très nette et le nombre de dossiers cartes de stationnement pour personnes handicapées qui passe de 823 en 2003 à 1.211 en 2004, pour atteindre 1.825 unités en 2005 et 1.852 en 2006 a atteint le nombre de 2.163 en 2007.

En 2007, 544 arrêtés ministériels ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 52 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire (409 en 2005 et 541 en 2006).

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

1. les jeunes, dont la consommation de drogues, même dites douces, nécessitent un suivi de très prés, de par des screenings toxicologiques et rapports médicaux demandés ;
2. les personnes de plus de cinquante ans, qui présentent des pathologies liées principalement à l'âge : notamment cardiaques, diminution de l'acuité visuelle, diabète, handicap de l'appareil locomoteur.

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

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

En 2007, 109 personnes ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore valable. Plus de 100 personnes n'ont pas demandé le renouvellement de leur permis de conduire pour des raisons médicales.

1.2.4. Les cartes de stationnement pour « handicapés physiques »

Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, a pu au cours de l'année 2007 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.

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 effectués par le service contentieux.

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

	2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Nombre de demandes dont	1.335	1.558	1.884	1.910	2.129
Nouvelles demandes	727	986	981	979	1.123
En renouvellement	593	538	541	556	685
Duplicata	15	34	28	42	33
Refus	284	251	242	258	224
Convocations au contrôle médical	105	77	92	75	64
Total des cartes en circulation *au 31 décembre :	**4.642**	**5.006**	**5.509**	**5.456**	**5.552**
Total des cartes « Institutions »	**24**	**31**	**51**	**14**	**42**
En circulation au 31.12.			**130**	**118**	**144**

* 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, 14 en 2006 et 44 en 2007.

Pour ce qui est du nombre de cartes *« institutions »* en circulation, celui-ci a sensiblement augmenté en 2007. En effet, certains établissements disposent de plusieurs cartes correspondant au nombre de véhicules dont ils disposent.

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

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

1.2.5. Les examens théoriques « apprenti-instructeur »

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

Il convient pour de relever que le service contentieux a convoqué en 2007 un total de 34 candidats *« apprenti-instructeur »* contre 53 en 2005 et 40 en 2006.

5 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 17 ont échoué, 1 a été refusé et 11 ne se sont pas présentés aux épreuves.

1.2.6. Activités connexes

1.2.6.1. Agréments

Il incombe encore au service de délivrer et de renouveler les agréments pour les apprentis-instructeurs et les instructeurs. En 2007 ce sont 66 (61 en 2006) agréments qui ont été délivrés.

1.2.6.2. Législation

Le service participe également aux modifications à apporter au Code de la Route et répertorie dans les textes légaux les données prêtant à confusion en vue de préciser leurs objets.

1.2.6.3. Relations avec le service permis de conduire de la Société nationale de contrôle technique (SNCT).

Comme il résulte des données qui précèdent, les volets médicaux, judiciaires, légaux et à caractères contentieux et confidentiels, restent dans les compétences et attributions du service. Pour de qui est du volet de l'émission, établissement et transcription des permis de conduire ou la délivrance de documents liés au permis de conduire, le service reste l'interlocuteur principal avec le service de la SNCT.

1.2.7. Projets futurs

Comme par le passé, le service apportera sa contribution aux grands chantiers qui s'annoncent à court, moyen et long terme.

1.2.7.1. Outil informatique

Le Centre informatique de l'État (CIE) a lancé un vaste chantier en vue de remplacer le système informatique 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 CIE. Le nouveau système devrait être opérationnel courant 2008.

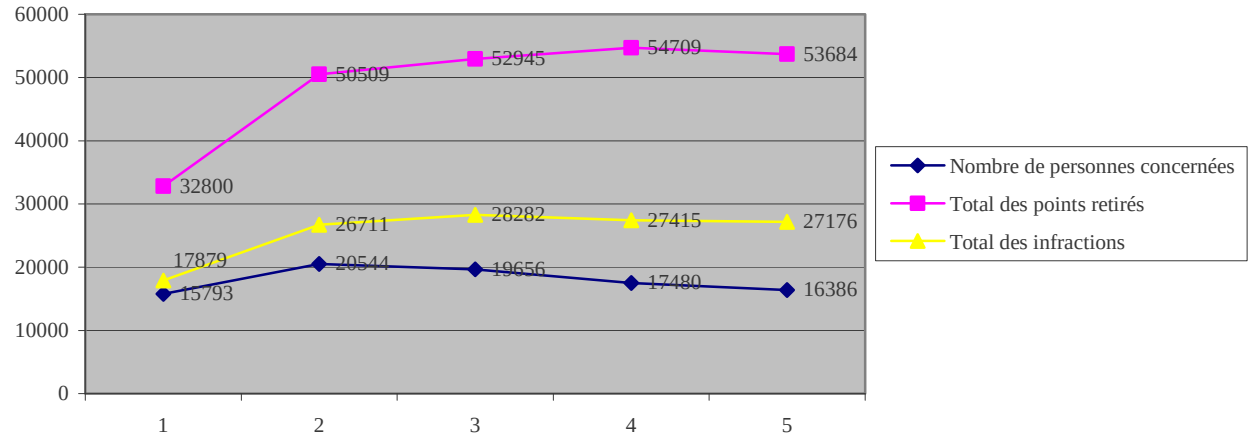
1.2.7.2. Amélioration des relations avec les usagers

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.

1.2.8 Permis à points

Entre le 1^{ier} janvier 2007 et le 31 décembre 2007, **53.684** points ont été retirés à **16.386** 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.

L'évolution des retraits de points est illustrée par le graphique suivant :



1.2.8.1 Les avertissements taxés

Au courant de l'année 2007, les forces de l'ordre ont établi **21.058** avertissements taxés (**21.687** infractions A.T.) donnant lieu au retrait de **38.643** points.

A l'instar des années précédentes, on constatera 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 ce qui équivaut à **23.794** points *(61,57 %).*

Depuis l'introduction du permis à points au 1er novembre 2002, quelques **54.593**[2] personnes[1], ont fait l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, **22.462**[2] personnes (*41,14%*)[2] sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non résidents confondus, tandis que **32.519**[2] personnes *(59,57%)*[2] sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

(1 *les personnes dont les points ont été restitués ne sont plus considérées*)
(2 *la 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)*

1.2.8.2. Les condamnations judiciaires

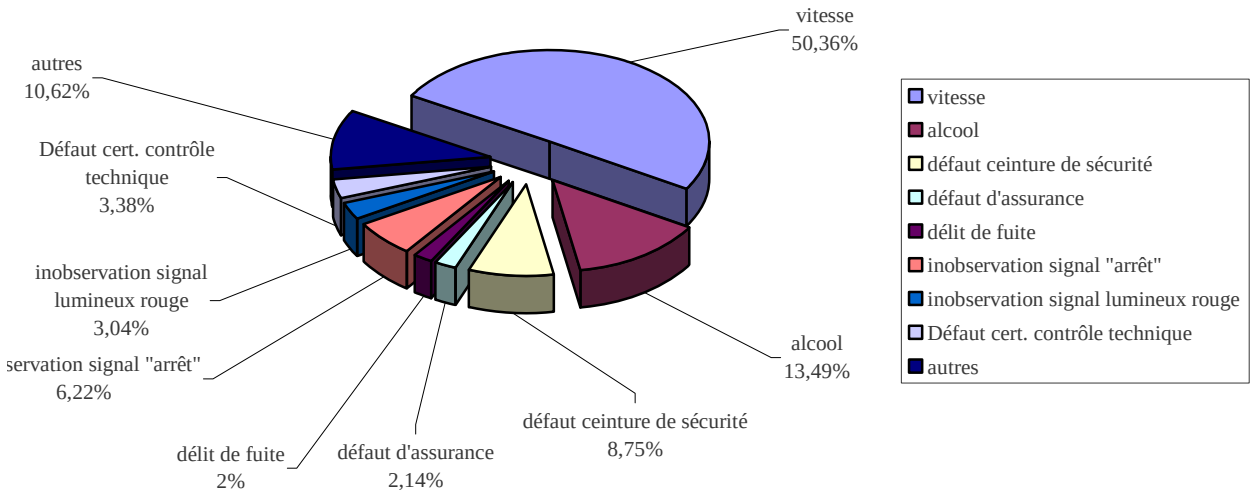
Au courant de l'année 2007, les tribunaux luxembourgeois ont prononcé **4.413** condamnations à l'encontre de **3.584** personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de **15.041** points.

Le détail des infractions de présente comme suit :

-alcool	**7.124** points *(47,36%)*
-vitesse	**3.244** points *(21,57%)*
-défaut d'assurance	**1.148** points *(7,63%)*
-délit de fuite	**1.072** points *(7,13%)*
-autres	**2.453** points *(16,31%)*

1.2.8.3. Les points (avertissements taxés et jugements confondus)

Du total de **53.684** points qui ont été déduits pendant l'année 2007, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent quelques **27.038** points, soit *50,36%*. Le nombre de points déduits suite à la conduite d'un véhicule respectivement sous influence d'alcool, voire en état d'ivresse s'élève à **7.242** points, c'est-à-dire *13,49 %*. Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de **4.697** points, ce qui équivaut à *8,75%*. Suivent par ordre décroisant, l'inobservation d'un signal de priorité « arrêt » avec le retrait de **3.340** points *(6,22%)*, le défaut d'un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de **1.816** points *(3,38%)* et l'inobservation d'un signal lumineux rouge ayant entraîné le retrait de **1.630** points *(3,04%)*.



L'alcool au volant et la vitesse excessive, qui demeurent de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de *63,85 %* des retraits de points opérés en 2007 ce qui équivaut à quelques **34.280** points.

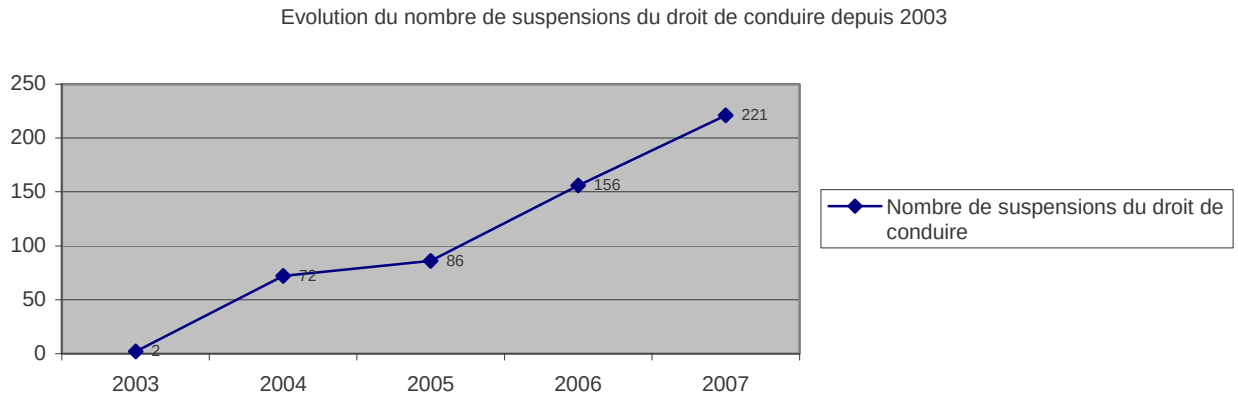
1.2.8.4. Les capitaux de points

La situation des **89.859** personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1er novembre 2002 a évoluée comme suit :

Situation 31/12/07	Situation 31/12/06	Situation 31/12/05	Situation 31/12/04	Situation 31/12/03			
Total : 89.859	Total : 73.473	Total : 55.993	Total : 36.337	Total : 15.793			
26.573	11.107	941	10	3	personnes détiennent	12 points	(Réinitialisation du capital respectivement après 3 ans sans nouvelle infraction, après suspension de 12 mois ou après avoir participé à un cours facultatif au CFC.)
8.103	9.250	8.821	6.424	2.993	personnes détiennent	11 points	
35.118	35.377	33.232	22.917.	10.706	personnes détiennent	10 points	
3.232	3.309	2.828	1.817	769	personnes détiennent	9 points	
9.292	8.545	6.435	3.487	1.012	personnes détiennent	8 points	
1.543	1.329	941	448	99	personnes détiennent	7 points	
2.482	1.964	1.228	543	90	personnes détiennent	6 points	
702	544	297	95	17	personnes détiennent	5 points	
1.619	1.279	827	424	94	personnes détiennent	4 points	
330	219	104	40	4	personnes détiennent	3 points	
359	231	140	47	3	personnes détiennent	2 points	
106	68	37	11	1	personnes détiennent	1 point	
400	251	162	74	2	personnes détiennent	0 points	*Suspension du droit de conduire pour 12 mois !*

Pendant l'année 2007, **221** personnes ont épuisé leur total de 12 points, tandis que le droit de conduire a été restitué à **77** personnes à l'échéance des 12 mois de suspension.

Le nombre des suspensions du droit de conduire connaît une augmentation significative depuis l'année 2004, ce qui est illustré pas le graphique suivant :



Des **20.544** personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant la période du 1er janvier 2004 au 31 décembre 2004, **16.705** personnes *(81,31%)* 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 a points.

1.2.8.5. Les récidivistes

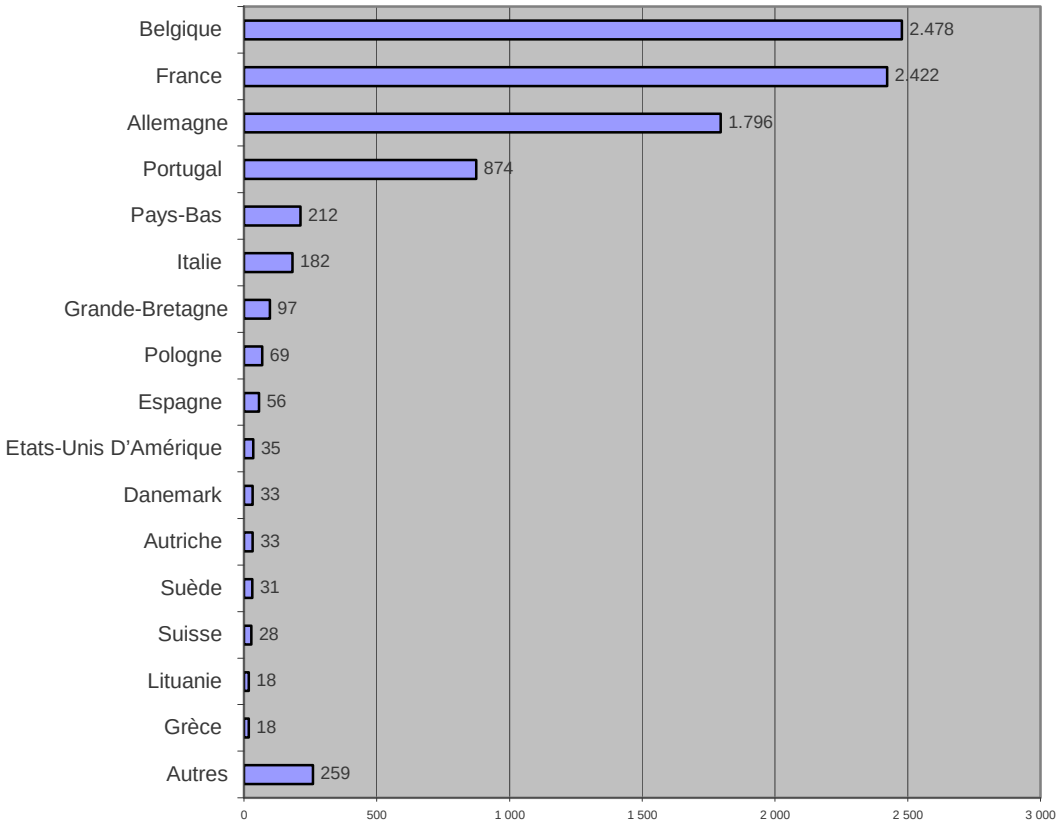
Le nombre des récidivistes a progressé comme suit :

Nombre de récidivistes au 31/12/2007	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
10.210	**9.399**	**6.738**	**3.439**	**764**	**à 2 reprises**
3.372	**2.499**	**1.460**	**518**	**71**	**à 3 reprises**
1.138	**764**	**370**	**96**	**8**	**à 4 reprises**
651	**339**	**137**	**36**	**1**	**à 5 reprises**

1.2.8.6. Les permis de conduire étrangers

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant l'année 2007, **8.641** personnes sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, ce qui équivaut à *52,73%* du nombre total de personnes concernées.

Le graphique suivant donne un aperçu des permis de conduire selon leur pays d'émission :



Au courant de l'année 2007**, 26.121** courriers d'information ont été envoyés suite à un retrait de points, dont **7.145** *(27,35%)* lettres à destination d'adresses étrangères.

1.2.9. La coopération du Centre de Formation pour Conducteurs

Depuis son ouverture le 12 juin 1996, le Centre de Formation pour Conducteurs a accueilli 62.460 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 28.847 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2007, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

Catégorie A	586	+	4 %
Catégorie B	5.143	+	7 %
Police	360	+	493 %
Armée	62	-	30 %
Camions et Bus	341	+	35 %
Permis à points	401	+	24 %
Volontaires et sociétés, événements	2.067	-	13 %
Total :	8.960	+	10 %

Les événements les plus marquants de l'année ont été:
- la construction d'un nouveau bâtiment de formation avec salle d'exposition
- les Arcelor-Mittal "Health & Safety Day" sur 4 sites
- l'organisation du « Fit for your bike », une action pour les motards de la grande région
- la présentation du système "Vehicle to Vehicle - V2V" de General Motors
- les journées OPEL, gamme OPC et modèle GT

En effet, c'est un truisme que 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.

1.2.9.1. Kuck & Klick

Le programme éducatif « Kuck & Klick » pour la première classe primaire, se concentre sur la sensibilisation des jeunes comme piétons et comme passagers. Le programme sous la tutelle du Ministère des Transports et du Ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports, a été présenté en 2007 dans 167 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 41 communes à travers le Grand-Duché.

1.2.9.2. Mobilité et Sécurité sur la Route (MSR)

Dans le cadre du programme éducatif « Mobilité et Sécurité sur la Route », le centre a contribué au développement et à la mise en place des fiches pédagogiques transdisciplinaires pour les classes de 5^{e} respectivement 9^{e} et 3^{e} respectivement 11^{e}. Initié par le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle en collaboration avec le Ministère des Transports, un événement comportant une partie théorique et une partie pratique a été organisé dans 27 établissements de l'enseignement secondaire. Près de 150 élèves par établissement ont assisté avec grand intérêt à l'événement, organisé en collaboration avec la Police Grand-Ducale, la Protection Civile et l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg.

1.2.9.3. Permis à points

Suite à l'entrée en vigueur du permis à points le 1er novembre 2002, et suite au règlement grand-ducal du 2 août 2002 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, le Centre de Formation, en collaboration avec les psychologues diplômés du LGIPA, a élaboré des cours de réhabilitation. Ces cours sont dispensés aussi bien pour la récupération de 3 points que pour la récupération du permis de conduire en cas d'une suspension du droit de conduire suite à la perte des 12 points.

Dans ces cours sont traitées de façon critique les causes et les circonstances d'un comportement insensé dans le trafic routier.

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

Le programme comprend une partie pratique avec e. a. des explications pédagogiques, des exercices et des démos sur les thèmes de la vitesse, de l'alcool, des médicaments, des drogues au volant, de la distance de sécurité, etc., ainsi que la partie psychologique décrite ci-dessus.

En 2007, 324 candidats ont participé à ces cours de récupération de trois points.

Des cours d'une durée de 18 heures avec audit sur route pour récupérer le permis de conduire a été donné au cours de l'année 2007 avec 77 participants.

1.2.9.4. 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 2007, deux auditeurs ISO ont procédé à l'audit périodique de maintien du système. Ils ont confirmé la conformité et l'application du système de management de la qualité et ont souligné l'importance des messages communiqués et la qualité des stages dispensés.

1.3. Les immatriculations 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)	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
voiture particulière	212.472	212.063	211.567	210.986	211.611
voiture commerciale	76.597	84.087	92.927	101.570	108.265
véhicule utilitaire	4.329	3.609	2.771	2.162	1.662
autobus / autocar	1.227	1.270	1.340	1.380	1.456
camionnette	18.070	18.803	19.712	20.576	21.752
camion	5.260	5.173	5.151	5.179	5.278
tracteur routier	4.599	4.450	4.725	4.980	5.490
véhicule spécial	2.236	2.295	2.372	2.418	2.479
tracteur agricole	12.950	13.499	13.849	14.069	14.121
machine agricole	1.558	1.157	1.136	1.124	1.119
autre véhicule automoteur	5.821	6.173	6.343	6.578	6.763
cyclomoteur	22.579	23.008	23.471	24.029	24.532
motocycle	13.380	13.901	14.268	14.609	14.947
tricycle	68	75	86	95	97
quadricycle	150	359	552	798	1.032
quadricycle léger	44	60	65	72	86
remorque (pour marchandises)	16.444	17.068	17.660	18.293	19.043
semi-remorque	3.404	3.594	3.751	4.035	4.301
autre remorque	3.553	3.520	3.520	3.522	3.463
TOTAL	404.741	414.164	425.266	436.475	447.497
Taux d'évolution	**+ 2,5 %**	**+ 2,3 %**	**+ 2,7 %**	**+ 2,6 %**	**+ 2,5 %**

Le dépassement en 2003 du cap de 400.000 véhicules immatriculés au Luxembourg a été synonyme de doublement du parc automobile au Luxembourg endéans moins de 25 ans. S'il a dès lors paru permis de s'attendre à que ce parc atteigne prochainement un certain niveau de saturation, il n'en est toujours rien. Ainsi le parc automobile national a encore évolué à la hausse en 2007, caractérisée par une **croissance** de **2,5 %** par rapport à 2006.

Eu égard à l'évolution du parc automobile luxembourgeois au cours des dernières années, une croissance annuelle de l'ordre de 2,5 % paraît dès lors s'établir comme une hausse 'standard'.

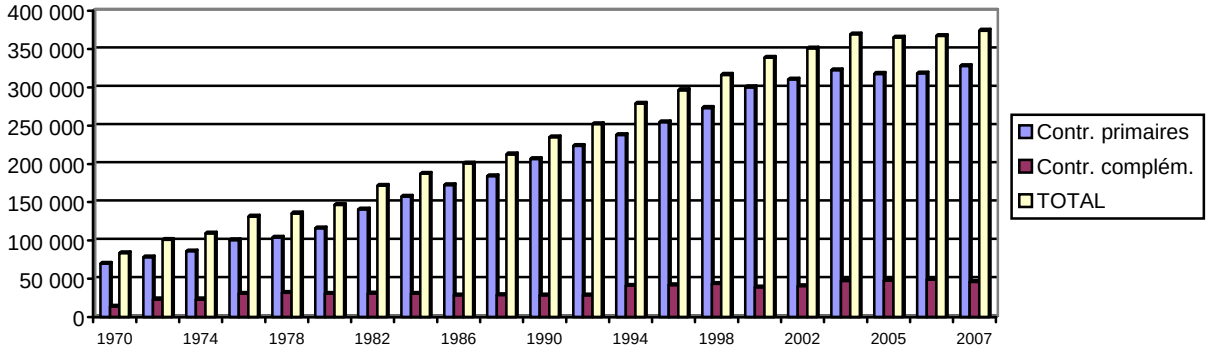
1.3.2. Le contrôle technique

En 2007, le nombre total de contrôles techniques, toutes catégories de véhicules confondues (hormis les contrôles routiers, dont il sera question à part au chapitre suivant), s'est élevé à 373.967 contrôles, dont 327.905 contrôles primaires et 46.062 contrôles complémentaires à la suite de rejets préalables en raison de défectuosités ou de non-conformités techniques majeures.

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

Contrôles / *Année*	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
primaires	300.108	301.739	310.450	316.081	322.278	317.640	318.214	327.905
complémentaires	38.733	39.948	40.415	43.573	46.953	47.492	48.917	46.062
TOTAL	**338.841**	**341.687**	**350.865**	**359.654**	**369.231**	**365.132**	**367.131**	**373.967**
Évolution hors tout	**+ 2.9 %**	**+ 0.8 %**	**+ 2.7 %**	**+ 2.5 %**	**+ 2.7 %**	**- 1.1 %**	**+ 0.55 %**	**+ 1.86 %**
Taux de rejet	**12,9 %**	**13,2 %**	**13,0 %**	**13,8 %**	**12,7 %**	**15,0 %**	**13,3 %**	**14,0 %**

Évolution pluri-annuelle du nombre des contrôles techniques



L'évolution en détail du contrôle technique au cours des trois dernières années

Répartition des contrôles suivant le site de contrôle

Année	**2005**		**2006**		**2007**	
Nombre total de contrôles	**365.132**		**367.131**		**373.967**	
CENTRE (Sandweiler)	181.772	49,8 %	179.768	49,1 %	178.098	47,5 %
SUD (Esch-sur-Alzette)	114.949	31,5 %	113.235	30,8 %	115.060	30,8 %
NORD (Wilwerwiltz)	40.932	11,2 %	42.364	11,5 %	43.972	11,8 %
Entreprises - véhicules légers	17.241	4,7 %	19.980	5,4 %	23.849	6,4 %
Entreprises - véhicules lourds	10.238	2,8 %	11.784	3,2 %	12.988	3,5 %

Répartition des contrôles suivant le type d'opération

Année	**2005**		**2006**		**2007**	
Nombre total de contrôles	**365.132**		**367.131**		**373.967**	
Nouvelles immatriculations	58.608	16,1 %	61.292	16,7 %	62.761	16,8 %
Changements de propriétaires	34.430	9,4 %	30.825	8,4 %	27.699	7,4 %
Importations (véh. d'occasion)	15.117	4,1 %	15.642	4,3 %	15.715	4,2 %
Contrôles périodiques	256.977	70,4 %	259.372	70,6 %	267.792	71,6 %

Après l'évolution négative du nombre des contrôles techniques entre 2004 et 2005, les années 2006 et 2007 se sont donc à nouveau caractérisées par une évolution positive.

L'évolution des dernières années, à première vue quelque peu paradoxale au vu 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 du 27 janvier 2001 à la base du contrôle technique, a changé - d'une manière plus ou moins importante - certaines règles traditionnelles du contrôle technique. Ce règlement a e.a. introduit l'option pour le nouveau propriétaire d'un véhicule d'occasion ayant été immatriculé auparavant au Luxembourg de pouvoir renoncer de façon délibérée au contrôle technique de ce véhicule lorsque celui-ci est transcrit à son nom, à condition que le certificat technique ayant été délivré au propriétaire antérieur du véhicule reste toujours en cours de validité.

Vu que sur les 41.021 véhicules d'occasion pour lesquels un dossier de transcription a été présenté en 2007 seulement 27.699 véhicules (soit 67,5 %) ont effectivement été soumis au contrôle technique, 13.322 véhicules ont ainsi été 'perdus' pour le contrôle technique en 2007. Sans le phénomène décrit ci-avant, le nombre des contrôles techniques effectués en 2007 aurait connu une hausse de 20.158 unités, soit de 5,49 %.

Évolution du taux de rejet suivant le type d'opération

	Année	**2005**	**2006**	**2007**
	Nombre total de contrôles	**365.132**	**367.131**	**373.967**
NI	Nouvelles immatriculations	1,8 %	1,7 %	1,6 %
TR	Changements de propriétaires	23,3 %	24,8 %	22,4 %
I	Importations (véh. d'occasion)	29,6 %	28,9 %	25,1 %
CP	Contrôles périodiques	16,5 %	17,3 %	16,0 %
	Taux de rejet 'toutes opérations'	**12,7 %**	**15,4 %**	**14,0 %**

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 connaît depuis fin 2005 une progression vers aujourd'hui 14 à 15 %. Une analyse sommaire des données disponibles fait révéler que la prédite hausse du taux de rejet global depuis 2004 paraît être 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 semblent préférer la réparation 'a posteriori' des défauts constatés lors du contrôle technique de leur véhicule plutôt que de soumettre ce véhicule à une révision d'entretien préalable à son passage au contrôle technique.

Le taux de rejet peu important pour les véhicules nouvellement immatriculés (1,6 %) confirme par ailleurs le bien-fondé de la nouvelle réglementation entrée en vigueur en 2004 qui, pour les véhicules neufs, a substitué le contrôle de conformité précité au contrôle technique complet antérieur qui était en effet devenu disproportionné d'un point de vue coût / efficacité.

L'année passée, les défectuosités majeures, sanctionnées par deux perforations et par le rejet subséquent des véhicules concernés, se sont réparties sur les différents éléments techniques, composants et systèmes contrôlés comme suit:

Élément technique	**Véhicules légers**	**Véhicules lourds**
Système de freinage	28 %	35 %
Éclairage / Signalisation	10 %	14 %
Direction / Suspension	5 %	8 %
Pneumatiques / Jantes	20 %	24 %
Châssis / Carrosserie	5 %	3 %
Moteur (émissions, bruit)	23 %	6 %
Tachygraphe	-----	4 %
Autres	9 %	6 %

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

Au cours des trois dernières années, le taux de productivité des différents centres d'inspection (soit le nombre de véhicules contrôlés par inspecteur technique et par jour) a évolué comme suit:

	Véhicules légers			Véhicules lourds		
Site de contrôle	**2005**	**2006**	**2007**	**2005**	**2006**	**2007**
CENTRE (Sandweiler)	34,1	35,0	33,7	11,2	11,6	11,0
SUD (Esch-sur-Alzette)	30,1	30,3	30,4	13,6	14,1	13,7
NORD (Wilwerwiltz)	32,9	34,4	35,6	11,6	12,1	12,5
Entreprises	41,4	40,2	39,4	10,6	10,1	11,7
Taux moyen	**32,9**	**33,6**	**33,1**	**11,7**	**11,8**	**11,7**

En comparant les taux de productivité dans les différents centres de contrôle, il faut rappeler que ces taux ne sont pas fonction exclusive de l'assiduité des inspecteurs techniques, mais qu'ils tiennent surtout au taux de fréquentation de ces centres. Or, ce dernier paramètre est fonction du choix de la clientèle et reste hors du contrôle de la SNCT.

La Direction de la SNCT veille à assurer des taux de productivité aussi rapprochés que possible dans les trois centres de contrôle, tout en intervenant dès que des déviations trop importantes sont constatées.

Le taux de productivité plus important en matière du contrôle externe des véhicules légers s'explique par le fait que la majorité des véhicules contrôlés dans les ateliers d'entreprises sont des véhicules neufs, pour lesquels le contrôle par unité - limité à un contrôle de conformité d'une envergure restreinte - requiert nettement moins de temps que le contrôle d'un véhicule ayant déjà un certain âge.

1.3.3. Le contrôle technique routier

Le contrôle technique sur route vise le contrôle des véhicules 'poids lourds' dans l'état dans lequel ils se trouvent lors de leur circulation sur la voie publique. Il se focalise tout particulièrement sur des aspects relatifs à la sécurité routière (freins, pneus, éclairage) et à la protection de l'environnement (émissions, bruit).

Au Luxembourg, le contrôle technique routier est organisé en coopération entre la SNCT, dont les inspecteurs interviennent dans les contrôles communs pour tout ce qui concerne le volet ' contrôle technique ', d'une part, et l'Administration des Douanes et Accises, dont les agents sont pourvus des prérogatives légales requises notamment pour immobiliser les véhicules qui présentent des défectuosités trop importantes pour pouvoir continuer leur trajet sans réparation préalable, d'autre part.

En 2007 il a été procédé à 34 contrôles routiers en différents endroits, répartis sur pratiquement tout le territoire du pays. Ces contrôles ont porté sur 404 véhicules.

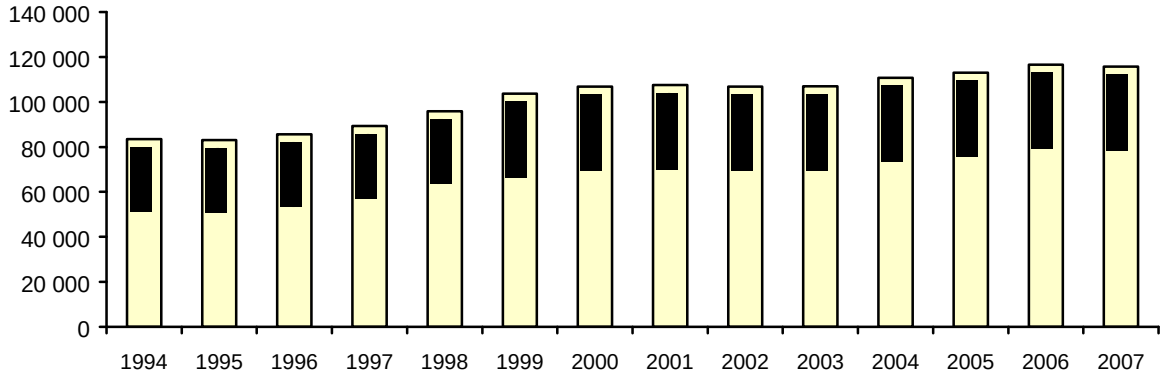
Sur les 404 véhicules (lourds) contrôlés en 2007 sur les routes du Grand-Duché, seuls 131 véhicules (soit 32,4 %) ont été entièrement conformes aux exigences réglementaires, alors que 123 véhicules (soit 30,4 %) ont présenté des défectuosités ou des non-conformités majeures qui, dans le cas d'un contrôle technique 'classique', auraient engendré le rejet des véhicules en question.

Ces résultats soulignent à suffisance, d'une part, la nécessité impérative des contrôles routiers, ainsi que, d'autre part, l'intérêt de sanctions suffisamment dissuasives pour éviter que les transports routiers internationaux ne deviennent une source potentielle d'insécurité ou d'accidents de circulation.

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

En 2007, le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est élevé à 115.726 opérations.

Depuis 1994, le nombre des opérations d'immatriculation a évolué comme suit:



Taux d'évolution (en %)	*+ 7.4*	*+ 8.1*	*+ 3.0*	*+ 0.7*	*- 0.7*	*+ 0.1*	*+ 3.7*	*+ 2.0*	*+ 3.2*	*- 0.7*

La régression en 2007 du nombre total des opérations d'immatriculation (- 0,7 %) est essentiellement une conséquence de la baisse notable du nombre de véhicules d'occasion vendus au Luxembourg, ce nombre ayant passé de 43.542 unités en 2006 à 41.021 unités en 2007, soit une baisse de 5,78 %.

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

	2005		**2006**		**2007**	
Nombre total d'opérations	**112.970**		**116.565**		**115.726**	
Nouvelles immatriculations	48.259	42,7 %	51.091	43,8 %	51.990	45,0 %
Importations (véh. neufs)	9.318	8,2 %	9.360	8,0 %	9.772	8,4 %
Changement de propriétaire	43.331	38,4 %	43.542	37,4 %	41.021	35,4 %
Importations (véh. d'occasion)	11.257	10,2 %	12.572	10,8 %	12.943	11,2 %

Deux constats généraux se dégagent des chiffres ci-avant:

a) la proportion des véhicules neufs immatriculés est en progression continue (+ 3.741 unités ou + 7,8 % en 3 ans) alors que le nombre des véhicules d'occasion immatriculés est en régression continue (- 624 unités ou - 1,1 % en 3 ans);

b) comme suite à une **internationalisation** continue et progressive du marché automobile, l'importation de véhicules (neufs et d'occasion) achetés en dehors du Grand-Duché de Luxembourg est restée l'année passée sur sa lancée antérieure; ainsi, presque un véhicule neuf sur cinq et environ un véhicule d'occasion sur quatre, présentés l'année passée à l'immatriculation au Luxembourg, ont été achetés à l'étranger.

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').

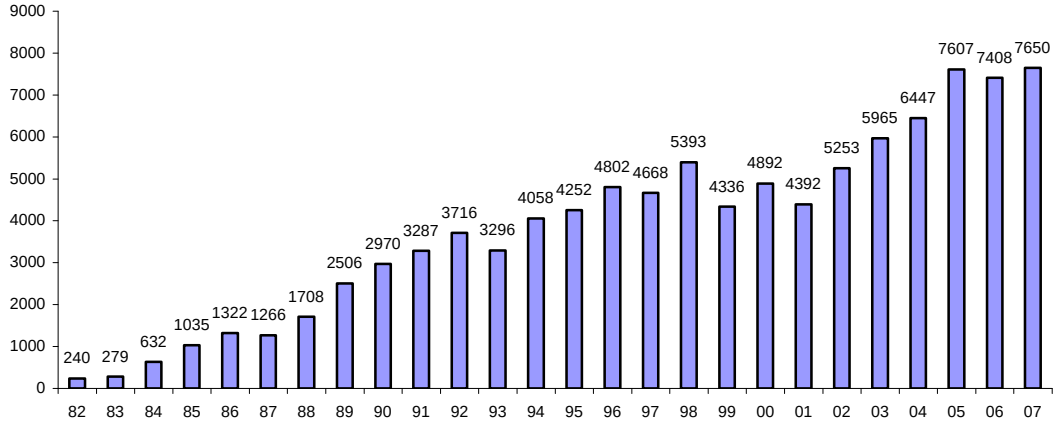
A la fin de l'exercice 2007, la SNCH comptait un effectif à titre permanent de 17 employés, dont 12,5 unités pour compte de l'homologation et 4,5 unités pour compte de la certification générale.

1.4.1. L'homologation

Avec un total de 7.650 titres d'homologation délivrés, la SNCH est revenu au niveau d'activité de l'année 2005 qui, avec 7.607 certificats délivrés, avait été caractérisé par une hausse extraordinaire de l'ordre de 18,0 % par rapport à l'exercice 2004.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2007, une large majorité de 60 % ont été des homologations de base, 35 % 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

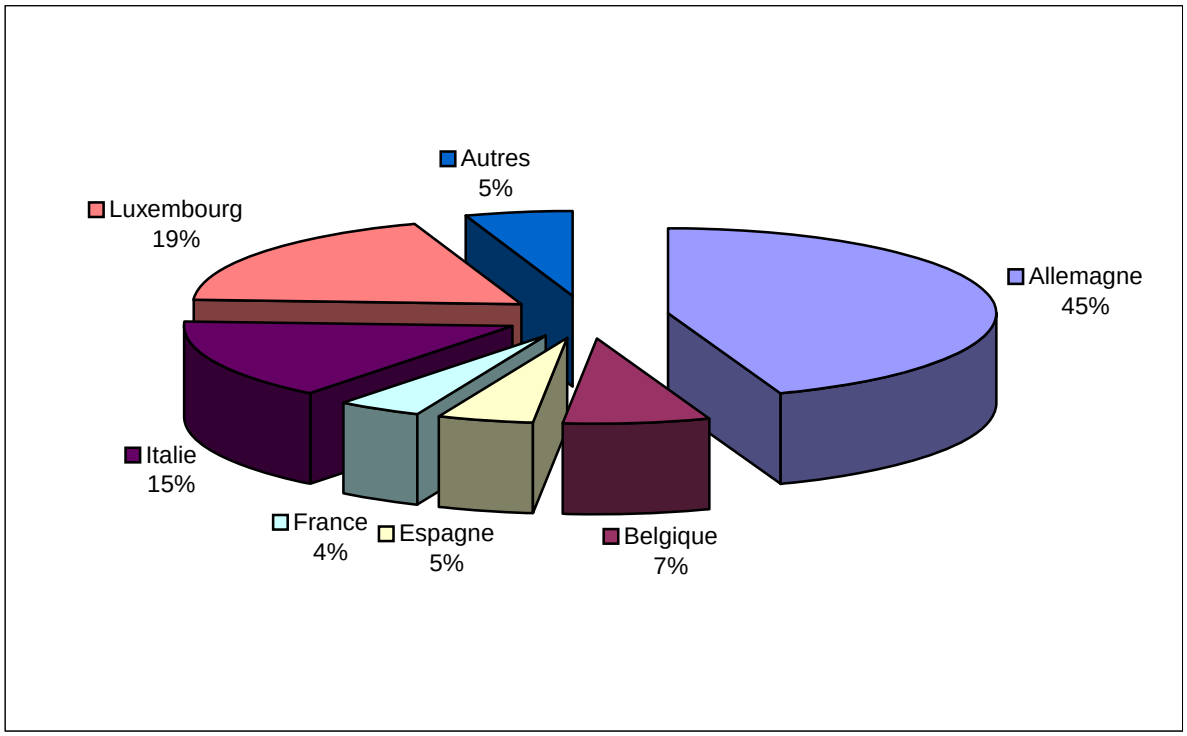


Comme le montre le graphique ci dessus, le volume des titres d'homologation a passé de 240 en 1982 à 7.650 titres en 2007.

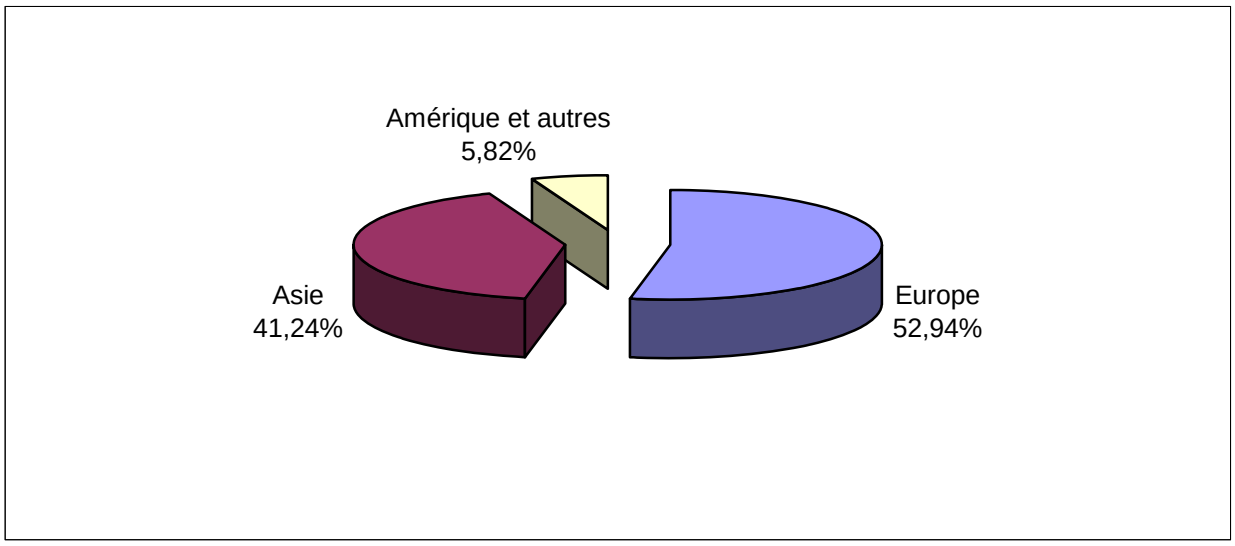
Parmi les constructeurs automobiles ayant eu recours et ayant fait confiance aux services d'homologation et aux prestations de la SNCH figurent toutes les marques renommées de la construction automobile mondiale.

Les 7.650 titres délivrés en 2007 se sont répartis à raison de 51,5 % sur des constructeurs européens, de 42 % sur des constructeurs d'Asie, de 6 % sur des constructeurs américains et de 0.5 % sur des constructeurs de pays divers des continents africains et australiens.

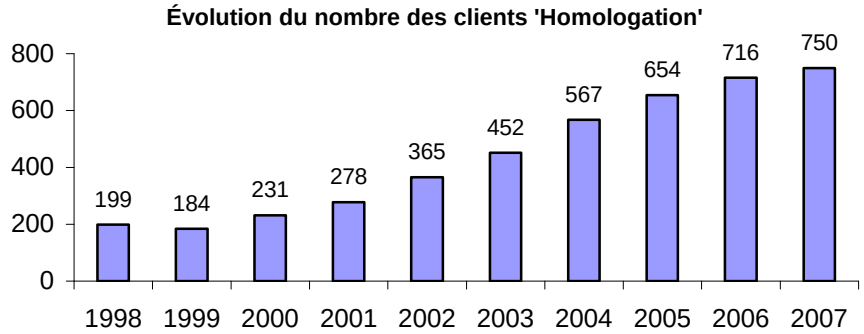
Répartition des titres d'homologation en Europe



Répartition des titres d'homologation au niveau mondial



En 2007, le nombre des constructeurs clients de la SNCH a augmenté, en passant à 750, après avoir été de 716 en 2006 et après avoir évolué au cours de la dernière décade comme suit:



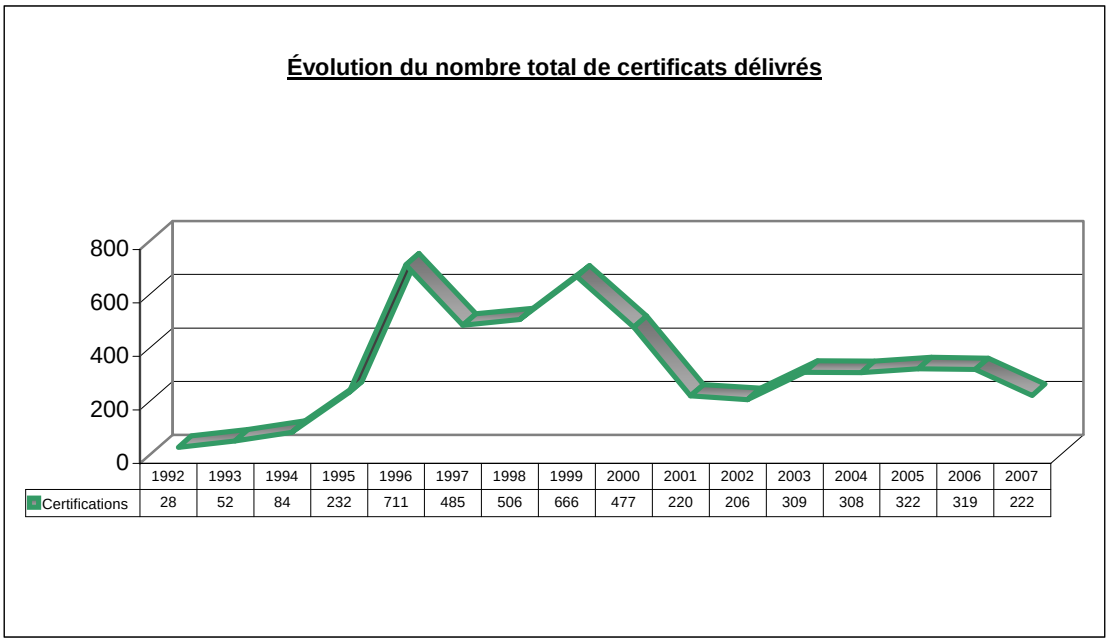
Quant aux perspectives d'avenir du "marché" de l'homologation, une compétition accrue entre les différents services d'homologation nationaux, l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale comme suite notamment aux fusions continues entre les grands constructeurs automobiles et non en dernier 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 toujours croissante 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 ainsi qu'à sa collaboration directe et ainsi très efficace avec ses services techniques (TÜV Rheinland Luxemburg, Luxcontrol et Applus Luxembourg), la SNCH réussit d'offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2007, re-confirmant 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

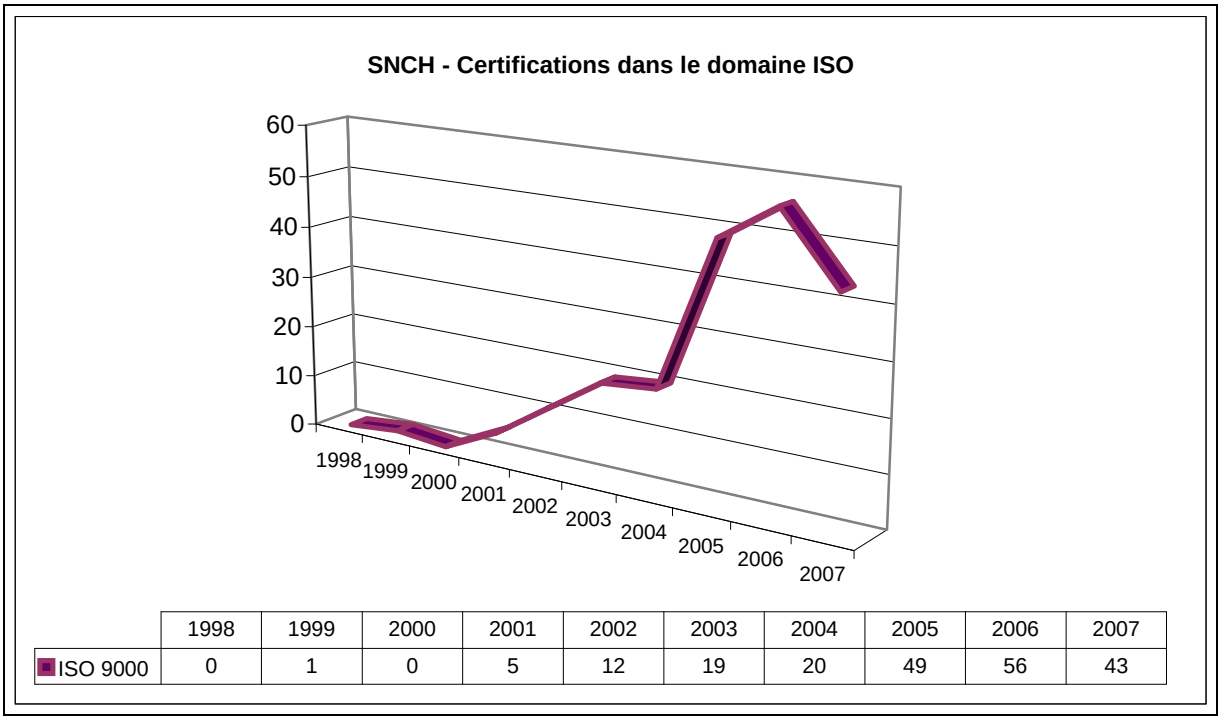
Dans le domaine de la certification autre que l'automobile, la SNCH a dû constater une légère régression en 2007.

Avec 222 certificats de conformité émis dans le domaine de la certification réglementaire la tendance à la baisse, déjà amorcée en 2006, s'est confirmée en 2007, ceci en raison tout particulièrement du passage continu de différents secteurs d'un régime de certification par tierce personne neutre à un régime d'auto-certification.



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Certifications	28	52	84	232	711	485	506	666	477	220	206	309	308	322	319	222

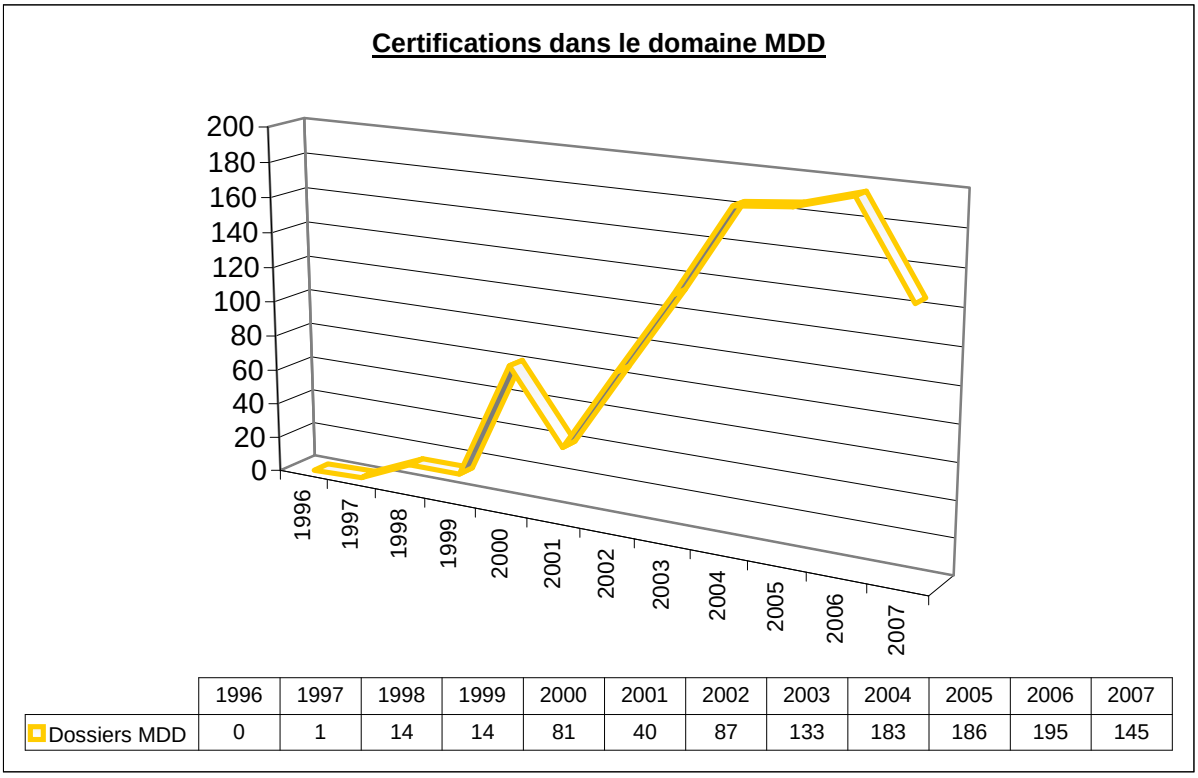
En 2007, la même tendance régressive s'est manifestée en matière de la certification de systèmes sur base notamment des normes EN ISO 9001:2000 et EN ISO 13485:2003.



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ISO 9000	0	1	0	5	12	19	20	49	56	43

Dans le domaine de la certification en tant que ' organisme notifié ' (N° 0499), la SNCH, nonobstant un léger recul par rapport aux années antérieures, a su garder son activité à un niveau élevé tout particulièrement dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD).

L'évolution au cours de la dernière décade est représentée dans le graphique ci-dessous.



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Dossiers MDD	0	1	14	14	81	40	87	133	183	186	195	145

1.5. Les Transports Exceptionnels

En 2007, le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national a considérablement augmenté par rapport à 2006 (+ 88,2 % !). C'est ainsi que quelque 3.200 autorisations de transports exceptionnels ont été établies (1.700 en 2006 !). Cette explosion du nombre des autorisations relève d'une tendance générale vers le haut de ce genre de transports, d'une part, et des différents chantiers nationaux d'envergure nécessitant des transports d'objets lourds indivisibles, d'autre part. Aucun changement significatif est à noter quant aux dimensions et aux poids des transports exceptionnels.

A noter que 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 le service compétent du Ministère des Transports et ceux respectivement 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 2007, le Ministère des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées pas moins de 330 avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. Par ailleurs, dans 270 cas, les transports exceptionnels ont dû être accompagnés par une escorte de l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR).

Outre les autorisations pour les transports exceptionnels, les autorisations ministérielles suivantes ont été délivrées en 2007 :

Genre d'autorisation	Nombre
Autorisations de circuler (nouvelles demandes et renouvellements)*	**700**
Autorisations pour des cavalcades et des cortèges	**98**
Autorisations pour des « Coupes Scolaires »	**62**
Autorisations pour des « Plaques Rouges »	**49**
Autorisations pour des courses à pied	**41**
Autorisations pour des courses cyclistes	**50**
Autorisations pour des courses « Triathlon » et « Duathlon »	**11**
Autorisations pour des courses automobiles	**5**
Autorisations concernant l'équipement des tracteurs agricoles*	**30**

il s'agit en l'espèce de dérogations aux dispositions réglementaires régissant les poids et dimensions des véhicules routiers

1.6. Les activités au niveau de l'Union européenne

En matière de ***sécurité routière***, il échet de relever que 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, a pris 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 la directive 2007/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 concernant le montage a posteriori de rétroviseurs (« blind spot mirrors ») sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté. L'objectif de cette directive consiste 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.

En ce qui concerne 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, il y a lieu de noter que la procédure d'adoption par le Conseil et le Parlement européen n'a pas encore abouti.

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 2007 plusieurs consultations publiques, dont notamment celle sur la poursuite transfrontalière des infractions routières, à laquelle le Luxembourg a répondu.

Finalement, la Commission européenne a organisé la première journée européenne de la sécurité routière qui s'est tenue le 27 avril 2007 à Bruxelles. Cet événement s'adressait avant tout aux jeunes conducteurs et cernait les thèmes de l'alcool et des drogues au volant ainsi que de la formation et de l'éducation routières.

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

1.7.1. Loi du 18 septembre 2007 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Par la loi du 18 septembre 2007, précitée, plusieurs nouvelles dispositions ont été introduites dans la législation routière.

Parmi ces dispositions qui ont pris effet au 1er octobre 2007, 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 24 août 2007 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le règlement grand-ducal du 24 août 2007 qui modifie plusieurs articles de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la Route, a réintroduit l'article 100 qui définit les compétences du Ministre des Travaux publics et du Ministre des Transports en matière de réglementation de la circulation routière. Ledit article sert désormais comme base réglementaire pour la Commission de circulation de l'Etat.

D'autres modifications importantes du Code de la Route constituent sans doute l'introduction de dispositions réglementaires applicables à la circulation automobile en cas de concentration d'ozone dans l'air ambiant, ainsi que l'introduction des modalités d'application sur la voie publique du plan de gestion du trafic instauré par la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Ces dispositions complètent l'article 156bis du Code de la Route.

1.7.3. Règlement grand-ducal du 31 octobre 2007 concernant l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur une partie du réseau autoroutier.

Suite à son avis du 14 juillet 2006 concernant l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur les autoroutes, la Commission de circulation de l'Etat a élaboré, en étroite concertation avec l'Administration des Ponts et Chaussées et la Police grand-ducale, le règlement grand-ducal du 31 octobre 2007, précité.

Ledit règlement grand-ducal interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 3.500 kg et qui sont destinés au transport de choses, d'effectuer des manœuvres de dépassement sur certains tronçons des autoroutes A1, A3 et A6, de même que sur les bretelles des autoroutes A3 et A6.

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.

Au cours de 2007, un groupe de travail ad hoc de la Commission de circulation de l'Etat a élaboré un projet de règlement grand-ducal modifiant à maints égards l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, précité, communément appelé Code de la Route.

Les nouvelles dispositions qu'il est prévu d'introduire concernent plus particulièrement

- le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les autobus/autocars et dans les poids lourds
- la présence obligatoire dans les véhicules de certains équipements d'urgence et leur usage (veste de sécurité, extincteur de feu, trousse de premiers secours)
- le transport des personnes.

L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions est prévue pour le premier semestre 2008.

1.7.5. Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Suite aux modifications apportées au Code de la Route par le projet de règlement grand-ducal dont question sous 1.7.4., le même groupe de travail a procédé à l'adaptation du catalogue des avertissements taxés figurant en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993, précité. L'entrée en vigueur de ces dispositions est également prévue pour le premier semestre 2008.

1.7.6. Avis du 16 juillet 2007 de la Commission de circulation de l'Etat concernant la circulation d'autobus sur la bande d'arrêt d'urgence.

La Commission de circulation de l'Etat a été chargée au cours de l'année 2007 d'analyser le principe de la circulation d'autobus sur les bandes d'arrêt d'urgence du réseau autoroutier lors des heures de pointe et en cas d'embouteillages.

Après avoir énoncé la définition de la bande d'arrêt d'urgence, ainsi que les cas de figure permettant l'arrêt, voire la circulation, sur les bandes d'arrêt d'urgence, la Commission constate que la configuration du réseau autoroutier n'est point conçue pour permettre aux autobus de circuler en toute sécurité sur lesdites bandes.

En conséquence, la Commission s'est prononcée contre une circulation des autobus sur les bandes d'arrêt d'urgence.

1.7.7 Avis du 12 décembre 2007 de la Commission de circulation de l'Etat concernant le transit des poids lourds.

Le nombre de doléances en provenance de la population et des autorités locales a montré que la réglementation en matière de transit de poids lourds est régulièrement transgressée ce qui entraîne une détérioration des conditions de sécurité des usagers de la route et de la qualité de vie des riverains. Le phénomène du non-respect de ladite réglementation a révélé sa véritable envergure depuis que la Police Grand-Ducale effectue des contrôles systématiques ciblés sur cette problématique.

Ainsi, la Commission de circulation de l'Etat a-t-elle été chargée d'identifier les causes qui mènent les camionneurs à enfreindre la législation, de connaître les répercussions de l'augmentation du trafic lourd sur la sécurité des autres usagers de la route et de tirer, le cas échéant, des conclusions.

Au chapitre 3 de son avis du 12 décembre 2007, la Commission recommande, entre autres, d'étendre les compétences du CITA définies à l'article 156bis du Code de la route, d'introduire des sanctions en cas de panne sèche sur le réseau autoroutier ou encore d'augmenter de façon substantielle le montant des avertissements taxés décernés en matière de transit et en matière d'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés.

1.7.8. Avis de la Commission de circulation de l'Etat en matière de règlements de circulation communaux

Au cours de 2007, la Commission de circulation de l'Etat a avisé plus de cent cinquante règlements communaux à caractère définitif ainsi qu'une centaine de règlements communaux à caractère temporaire.

S'y 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 au total 63 demandes d'accord préalable.

1.7.9. Consultation par les instances communales

Une autre mission 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.

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

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

Le 3ième paquet ferroviaire est composé des mesures législatives suivantes :

- ❖ Règlement (CE) N° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, publié le 3 décembre 2007 au Journal officiel de l'Union européenne et entrant en vigueur le 3 décembre 2009, établit des règles communes en ce qui concerne:
  - les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires,
  - la conclusion de contrats de transport,
  - l'émission de billets et la mise en œuvre d'un système informatisé d'information et de réservation,
  - la responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages,
  - les obligations en cas de retard,
  - la protection des personnes à mobilité réduite voyageant en train et l'assistance à ces personnes,
  - la définition et le contrôle des normes de qualité du service et
  - la gestion des risques pour la sécurité personnelle des voyageurs ainsi que le traitement des plaintes.

  Dans le cadre de la mise en œuvre dudit règlement, ce dernier prévoit notamment que chaque Etat membre désigne un organisme chargé de l'application du règlement afin de garantir le respect des droits des voyageurs. Cet organisme doit être indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou entreprise ferroviaire en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses décisions.

- ❖ Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, publié le 3 décembre 2007 au Journal officiel de l'Union européenne et entrant en vigueur le 4 décembre 2009.

  Sont visés par la directive 2007/59/CE non seulement les conducteurs, mais également les autres agents, présents sur la locomotive ou le train, qui participent directement ou indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles concourent, par conséquent, à la sécurité de la circulation.

Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire de la documentation suivante :

- une licence UE qui identifie le conducteur, l'autorité qui délivre le certificat et la durée de validité. Cette licence appartient au conducteur et est délivrée, sur demande, au conducteur qui remplit les conditions minimales liées aux aptitudes médicale et psychologique, à la formation scolaire de base et aux compétences professionnelles générales;
- une attestation complémentaire harmonisée attestant que le titulaire a reçu la formation complémentaire dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Cette attestation reflète les exigences particulières du service autorisé pour chaque conducteur, donc à validité restreinte.

Les entreprises ferroviaires sont tenues de tenir un registre de toutes les attestations complémentaires harmonisées qui sont délivrées, arrivées à expiration, modifiées, suspendues, annulées ou déclarées perdues ou détruites.

❖ Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, publié le 21 juin 2004 au Journal officiel de l'Union européenne.

Ce texte prévoit la libéralisation du marché du transport ferroviaire international de passagers, en incluant le cabotage, à partir du 1er janvier 2010. Les entreprises ferroviaires se voient accorder, au plus tard à cette date, un droit d'accès à l'infrastructure de tous les États membres pour leurs services internationaux de transport de voyageurs. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. Le droit d'accès à l'infrastructure des États membres dont les entreprises ferroviaires réalisent plus de la moitié du chiffre d'affaires voyageurs en transport international, est accordé au plus tard le 1er janvier 2012. Seul le Luxembourg devrait être concerné par cette date limite.

La nouvelle législation communautaire devrait également favoriser des transports durables dans les États membres et entre ceux-ci, en stimulant la concurrence et en permettant l'arrivée de nouveaux capitaux et de nouvelles entreprises.

Directive 2007/32/CE de la Commission du 1er juin 2007 modifiant l'annexe VI de la directive 96/48/CE du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et l'annexe VI de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, publié le 2 juin 2007 au Journal officiel de l'Union européenne.

Cette directive prévoit la possibilité pour le fabricant de demander des évaluations préalables (pour la phase de fabrication ou de production), qui conduiront à l'établissement d'attestations de vérification intermédiaires (Intermediate Statements of Verification — ISV) par l'organisme notifié. Sur la base de ces ISV, l'adjudicataire principal ou le fabricant pourront établir une «déclaration CE de conformité intermédiaire de l'IC ou du sous- système» pour les phases concernées.

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. Règlement grand-ducal du 24 août 2007 portant modification du statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois

Lors de la Tripartite ferroviaire 2005, convoquée en exécution de l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 afin d'élaborer et de proposer des orientations et mesures permettant aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires sur un marché libéralisé, notamment dans le domaine du fret, les partenaires sociaux ont convenu, entre autres,

- que le meilleur garant de viabilité de l'activité fret ferroviaire nationale consiste en la création d'une joint-venture entre les CFL et Arcelor, mariant deux sociétés luxembourgeoises avec des cultures d'entreprise similaires et permettant, grâce notamment aux multiples moyens de synergies, d'optimiser non seulement les opérations de bout en bout, mais également les opérations particulièrement onéreuses de desserte et de triage ;
- que, néanmoins, la pérennité des CFL doit corollairement être assurée par une adaptation des conditions de travail aux besoins d'une entreprise performante parmi lesquels comptent notamment la flexibilité et la polyvalence nécessaires à la modernisation des méthodes de travail et à l'amélioration du niveau de productivité tant du personnel que du matériel ;
- que l'adaptation précitée des conditions de travail doit tenir compte des aspirations des cheminots au niveau de la qualité de vie ainsi que de la sécurité et de la protection de la santé au travail.

Le règlement grand-ducal modifie les dispositions relatives aux conditions de travail arrêtées au Titre III de l'arrêté grand-ducal du 26 mai 1930 portant approbation du texte codifié du statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois, tel que ce statut a été amendé par la suite, et y introduit, pour des raisons de sécurité juridique, soit textuellement, soit de façon amendée, la plupart des dispositions figurant actuellement au règlement interne relatif aux conditions de travail du personnel des CFL qui a été élaboré par la direction en conformité de l'actuel article 59 du statut et homologué, en vertu du même article 59, par le Secrétaire d'Etat au Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale en date du 6 janvier 1978. Par ailleurs, ledit règlement grand-ducal transpose dans le secteur ferroviaire luxembourgeois certaines dispositions de la directive 2005/47/CE.

2.1.3. Les initiatives législatives dans le contexte de la transposition du deuxième paquet ferroviaire

2.1.3.1. Projet de loi ayant pour objet

A) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire ;

B) d'instituer une Administration des Chemins de Fer ; et

C) de modifier

a) la loi modifiée 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,

b) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et

c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Le projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire et en particulier de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

Il prévoit notamment la création d'une Administration des Chemins de Fer, qui sera placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions. Cette nouvelle administration aura pour mission de veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le secteur ferroviaire.

La nouvelle administration se verra également confier les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire, actuellement assumées par la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Les missions principales peuvent être résumées comme suit :

a) délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;

b) vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;

c) autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;

d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant ;

e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois ;

f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;

g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires ;

h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire ;

i) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés le 20 décembre 2007.

2.1.3.2. <u>Projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et modifiant</u>

<u>a) le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise</u>

<u>b) le règlement grand-ducal du 3 octobre 2006</u>

<u>a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et</u>

<u>b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise</u>

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de porter exécution de l'article 19 du projet de loi susmentionné relatif à la sécurité ferroviaire et transpose partiellement en droit national la directive 2004/49/CE.

Chaque entreprise ferroviaire admise à circuler sur le réseau ferré est tenue de respecter les mêmes exigences en matière de sécurité. Elle se voit délivrer un certificat de sécurité.

Ledit certificat de sécurité comprend :

- une certification générale : à validité communautaire confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ;
- une certification spécifique au réseau ferré luxembourgeois : confirmant l'aptitude de l'entreprise à se conformer aux normes et règles de sécurité applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

Le projet de règlement grand-ducal a pour objet d'arrêter les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement et les conditions et les modalités de retrait du certificat de sécurité.

Par ailleurs, le présent projet de règlement grand-ducal porte abrogation du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires, devenu désuet suite à l'adoption du deuxième paquet ferroviaire.

Finalement il modifie la réglementation en vigueur pour tenir compte du transfert des fonctions d'organisme de répartition et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports, institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics vers l'Administration des Chemins de Fer à créer.

Le projet de règlement grand-ducal approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 23 novembre 2007 a été soumis au Conseil d'Etat en date du 3 décembre 2007.

2.1.3.3. Projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de porter exécution de l'article 21 du projet de loi susmentionné relatif à la sécurité ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure auquel la gestion du réseau ferré luxembourgeois est confiée, doit être titulaire d'un agrément de sécurité accordé par l'Administration des Chemins de Fer. Ledit agrément de sécurité atteste notamment que le gestionnaire de l'infrastructure a établi un système de gestion de la sécurité conformément aux exigences de la directive 2004/49/CE.

Le projet de règlement grand-ducal a pour objet d'arrêter les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement et les conditions et les modalités de retrait de l'agrément de sécurité, tout en transposant en droit national les dispositions de l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

Le projet de règlement grand-ducal approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 23 novembre 2007 a été soumis au Conseil d'Etat en date du 3 décembre 2007.

2.1.4. Les raccordements ferroviaires internationaux

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

L'intérêt du côté luxembourgeois consiste avant tout dans l'amélioration de la ligne vers Bruxelles, dont l'exploitation actuelle présente de nombreux inconvénients en vue d'une offre de qualité performante. Cette réalisation se fera, dans la mesure du possible sous forme d'une prolongation de la branche Strasbourg - Luxembourg du TGV Est-Européen vers Bruxelles.

Le Luxembourg se félicite de la volonté commune prioritaire et concrète de réaliser le projet EuroCap-Rail (scénario de base) en procédant à des travaux de modernisation importants de l'infrastructure existante tout en réduisant les temps de parcours.

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

Afin de préserver la qualité des circulations pendant toute la durée des chantiers, ceux-ci devront être harmonieusement répartis sur l'ensemble de la ligne et soigneusement coordonnés avec les travaux RER qui seront réalisés pendant la même période entre Ottignies et Bruxelles. L'ensemble de la planification des travaux telle qu'elle se présente actuellement s'étirera de 2006 à 2014 et comportera notamment la réélectrification de la ligne, des améliorations à Gembloux, Ciney et Jemelle, la rectification de dix courbes et l'adaptation du bloc automatique pour obtenir le relèvement de vitesse à 160 km/h.

L'ensemble des travaux marquants à réaliser se présente comme suit:

- réélectrification de la ligne: 2007 - 2013
- amélioration à Gembloux: 2007 - 2010
- amélioration à Ciney: 2007 - 2011
- amélioration à Jemelle: 2012 - 2014
- rectification de 10 courbes: 2008 - 2014
- adaptation du block automatique pour obtenir le relèvement de vitesse à 160 km/h 2006 - 2014

Les travaux de modernisation à réaliser sur le territoire luxembourgeois concernent le renouvellement des infrastructures de la ligne de Luxembourg à la frontière belge, le redressement des courbes en vue du relèvement de la vitesse sur la même ligne et la construction d'une gare nouvelle à Cessange.

2.1.4.2. Le TGV Est-européen

Le départ de la première rame du TGV Est-européen a eu lieu en date du 10 juin 2007.

Une rame TGV a une capacité de 360 places. Le nombre de voyageurs au départ de Luxembourg et à destination de Paris est en moyenne de 500/jour avec une pointe le 7 décembre 2007 de 881. Le nombre de voyageurs au départ de Paris et à destination de Luxembourg se situe dans la même moyenne.

Le TGV Est-européen réalise un niveau de satisfaction globale supérieur à la moyenne des TGV.

L'ensemble des travaux en gare de Luxembourg afin d'améliorer l'orientation et l'embarquement des voyageurs sera terminé en 2009 :

- la construction des nouvelles marquises avec la reconstruction des installations caténaires sur l'ensemble des voies seront terminées en 2009 ;
- les accès au nouveau souterrain ont été finalisés pour l'arrivée du TGV ;
- le nouveau centre de vente et la centrale de mobilité sont également opérationnels depuis l'arrivée du TGV.

En ce qui concerne la deuxième phase de la ligne nouvelle (106 km) entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim près de Strasbourg, le calendrier de réalisation en cours d'examen prévoit actuellement un début des travaux principaux en 2010 et une mise en service en 2015.

Une mission de financement a été mise en place le 27 août 2004 par le Ministre français de l'Equipement. L'ensemble des partenaires français à l'exception de la Ville de Reims a ratifié le protocole de financement du 24 janvier 2007 des travaux préalables (déplacement des réseaux, fouilles archéologiques), des acquisitions foncières et des études détaillées pour un montant de 94 millions d'euros.

L'organisation mise en place de l'ordonnancement des tâches permet un déroulement des opérations conformément à l'objectif, rappelé par le président de la République lors du Conseil des Ministres décentralisé à Strasbourg le 7 septembre 2007, d'être en mesure de lancer les travaux de génie civil en 2010. Le respect de cet objectif nécessite que le montage financier de l'opération soit assuré à l'échéance de la fin de l'été 2008.

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

Le projet défini en 1999 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.

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.

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

Lors de l'entrevue du 22 janvier 2007 entre les ministres des transports allemands et luxembourgeois, le Luxembourg a réitéré son souhait d'entamer les travaux assez rapidement, tout en indiquant qu'une desserte attractive devra être garantie sur le tronçon Luxembourg – Coblence. Suite au signal positif donné par le Ministre fédéral Tiefensee et le Ministre en charge du dossier en Rhénanie-Palatinat, des discussions ont été menées au niveau technique.

Le résultat d'une étude commanditée par le Ministre fédéral allemand auprès de la DB AG ont été présentés au Ministre en charge du dossier en Rhénanie-Palatinat et au Ministre Tiefensee au mois de septembre 2007.

Le Luxembourg se félicite de l'avancement concret du dossier concernant le développement de la relation internationale par chemin de fer Luxembourg – Wasserbillig – Trèves – Coblence suite à l'entretien qu'il a eu le 26 octobre 2007 avec Monsieur le Ministre Hendrik HERING.

Il est proposé d'installer un appareil de voie supplémentaire près de Karthaus, de réaliser certains travaux sur le pont ferroviaire de Karthaus et finalement de mettre à double-voie le tronçon de voie Igel – Igel Ouest. Ces travaux dont le coût d'investissement global est de l'ordre de grandeur de 10 millions euros sont prévus d'être terminés à l'horizon 2012.

2.1.4.4. Développement de la relation internationale par chemin de fer Luxembourg - Saarbrücken

L'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 dit que « Le Ministre des Transports sera chargé d'étudier l'opportunité d'une nouvelle liaison vers Saarbrücken, permettant la connexion au Sud-Est de l'Europe ».

Lors d'une entrevue en date du 30 juillet 2007 à Perl-Nennig avec le Ministre en charge du dossier dans la Sarre Dr. Hanspeter Georgi, il a été arrêté de faire effectuer une étude de potentialité par les 4 partenaires, à savoir la Sarre, le Luxembourg, la DB et les CFL. Cette étude aura pour objet d'analyser le potentiel voyageurs pour une relation ferroviaire entre la Sarre et le Luxembourg à l'horizon 2020. Elle analysera prioritairement le potentiel et les possibilités d'optimisation d'une relation via Konz. En dernier lieu elle analysera également les potentialités d'une nouvelle ligne entre Merzig et Luxembourg. L'analyse portera tant sur le trafic régional que sur le trafic à longue distance (réseau ICE). Un cahier des charges pour ladite étude a été élaboré.

2.1.4.5. L'autoroute ferroviaire

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.

Dans cet ordre d'idées, le 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.

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

Le premier train commercial entre Bettembourg et Boulou a circulé en date du 10 septembre 2007.

2.1.5. L’actualité ferroviaire

L’événement principal de l’année 2007 fut sans doute l’entrée en service commercial du TGV entre Luxembourg et Paris. En utilisant la nouvelle ligne à grande vitesse, le TGV met Luxembourg à 2 heures et 5 minutes de la capitale française. Le succès commercial qui a suivi l’inauguration officielle montre que la nouvelle relation à grand vitesse correspond aux besoins réels d’une mobilité de qualité.

Mais au-delà de cet événement spectaculaire pour le grand public, les CFL ont entamé et poursuivi d’autres initiatives pas moins importantes. Les grands projets d’infrastructure, comme la mise à deux voies de la ligne Luxembourg-Pétange, la rénovation et l’adaptation des installations de la leur gare de Luxembourg et le commencement de la liaison ferroviaire vers Findel progressent dans le cadre de leur planning.

Pour ce qui est des activités du secteur fret, il est à remarquer que le business plan de CFL cargo est respecté ou mieux encore dépasse les attentes pour certaines parties, comme les embauchages ou la réduction du déficit. Les ateliers de Pétange qui deviennent une filiale de CFL cargo sont garants d’une maintenance des wagons adaptée au cadre transformé du secteur fret.

Des efforts particuliers ont été réalisés en matière de sécurité ferroviaire, dont les services compétents ont été réorganisés. Un état des lieux sécurité a été entamé par un consultant externe et sera poursuivi en 2008. Des axes d’amélioration ont été proposés et les actions y afférentes sont en cours. L’installation du système de sécurité européen ETCS se poursuit selon le planning.

En matière de sûreté des clients et du personnel CFL, il y a lieu de relever que les efforts déployés par l’entreprise pour diminuer les agressions envers le personnel se sont soldés par une nette baisse de ces agressions.

Notons encore que les CFL se sont dotés au courant de l’année d’un centre de formation qui répond aux besoins de l’entreprise ainsi qu’au cadre légal européen.

2.1.6. La sécurité dans l’entreprise

Dans l'optique d’une amélioration continue de la sécurité, les CFL projettent de renforcer les structures actuelles ainsi que la communication entre le Service central qualité, sécurité et environnement et les entités opérationnelles.

En effet, il y a lieu de relever que les missions des différents acteurs nécessiteront d’être revues afin de satisfaire au nouveau contexte législatif européen, et en particulier à la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. D'après les dispositions y relatives, le gestionnaire de l’infrastructure et l'opérateur ferroviaire sont chacun, en ce qui le concerne, entièrement responsables de leur sécurité. Ainsi, le gestionnaire

d'infrastructure et l'opérateur ferroviaire doivent mettre en place une organisation efficace qui assure la sécurité par la connaissance des risques, l'analyse des accidents/incidents, l'établissement et l'application d'instructions de travail revues et mises à jour régulièrement, la formation du personnel et la mise en œuvre d'actions d'amélioration.

Ce système de management de la sécurité permettra à l'opérateur ferroviaire d'obtenir un certificat de sécurité et au gestionnaire d'infrastructure de disposer d'un agrément de sécurité. Ainsi, l'opérateur ferroviaire a mis en place un tel système de gestion de sécurité qui a été validé en mai 2007 par l'organisme national de certification (« Société Nationale de Certification et d'Homologation »). Les démarches pour l'établissement du système de management de la sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ont été entamées et se poursuivront en 2008.

Pour impliquer davantage les agents CFL dans le domaine de la sécurité et afin de pouvoir connaître l'image de la sécurité que les agents perçoivent, les CFL ont réalisé fin 2007 une enquête avec le consultant « DuPont Safety Resources » auprès de l'ensemble de leur personnel. 30 % du personnel, c'est-à-dire environ 900 agents des CFL ont répondu au questionnaire ; le résultat a été jugé comme représentatif.

En outre, « DuPont Safety Resources » a réalisé en novembre 2007 un état des lieux sécurité au sein du Service « Gestion Réseau » par le biais d'entretiens d'agents sur le terrain ainsi que du personnel hiérarchique. Les résultats de cet état des lieux ont été présentés le 26 novembre 2007 aux responsables du « Service Gestion Réseau ». Des axes d'amélioration ont été proposées et les actions d'améliorations à court terme ont été entamées dans les domaines suivants : objectifs et plan d'actions, communication, engagement du management, philosophie et principes, motivation. Les actions suivantes à long terme sont projetées: analyses des incidents/accidents, responsabilités de la hiérarchie directe, organisation sécurité au sein du Service « Gestion Réseau» et formation de base et continue.

Il est prévu de faire réaliser cette même analyse au sein des autres services des CFL au cours du 1er trimestre de 2008.

2.1.6.1. La sécurité au niveau de l'infrastructure ferroviaire

Au 1er janvier 2007, le système de sécurité ETCS level 1 était opérationnel sur les tronçons de ligne Luxembourg/Stadtgrund – Ettelbruck/Burden, Ettelbruck – Diekirch, et Luxembourg/Stadtgrund – Sandweiler. En 2007, les CFL ont pris en service en date du 30 août la première partie du lot 5 c'est-à-dire Luxembourg - Bettembourg-frontière et en date du 5 décembre le lot 5 Luxembourg – Dippach. Du point de vue matériel, les CFL ont jusqu'à présent équipé l'ensemble des automotrices du type Z2000 ainsi que 3 engins moteur du type 3000 par le système ETCS.

Le manuel de sécurité décrivant le « Safety Management System » de l'exploitation ferroviaire conformément aux exigences légales sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires a reçu son attestation de conformité par la Société Nationale de Certification et d'Homologation en date du 25 mai 2007.

2.1.6.2. La sécurité du travail

Le nombre des accidents de travail en 2007 a diminué de 68 unités par rapport à celui en 2006 (229 en 2006 par rapport à 161 en 2007).

Le nombre des accidents de travail liés aux suicides et agressions lui-aussi a régressé de 13 unités par rapport à 2006. Cette diminution est principalement due à une baisse des agressions envers le personnel des CFL (19 en 2006 et 8 en 2007). Les accidents de travail liés à un suicide de tiers est équivalent à celui de 2006, c'est-à-dire 8.

En octobre 2007 les CFL ont participé à la campagne internationale de l'Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail sur les troubles musclo-squelettique. En plus des agents ont été formés dans les domaines des audits de sécurité, les premiers secours, grues auxiliaires, etc.

Dans le cadre de la "Journée de politesse" du Lycée Privée Sainte Anne en date du 26 mars 2006 à Ettelbruck, les CFL ont sensibilisé les étudiants dans les domaines de la sécurité, de la sûreté (vandalisme, agressions) et dans le comportement correct dans les transports publics.

2.1.7. La qualité au sein de l'entreprise

L'objectif de la "Démarche Qualité des CFL" est d'améliorer le service offert à nos clients tout au long du voyage, aussi bien dans les gares que dans les trains.

Afin de progresser dans ce domaine, de nombreux efforts ont été réalisés tout au long de l'année 2007:

- Travaux de modernisation en gare de Luxembourg (construction d'un deuxième souterrain, construction de nouveaux ascenseurs vers les quais) ;
- Evaluation et publication des facilités locales offertes, de toutes les gares et arrêts du point de vue Accessibilité (en collaboration avec Info-Handicap), afin de faciliter la planification des voyages aux personnes à mobilité réduite ;
- Analyses et propositions d'amélioration présentées aux services opérationnels de la part du groupe de travail "Information des clients" en ce qui concerne l'Information des voyageurs en cas de situation normale ou en situation perturbée dans les gares et dans les trains ;

Lors de l'enquête sur la satisfaction des clients réalisée en décembre 2006, 89% de nos clients se sont dits satisfaits de l'accueil qui leur est réservé de la part du personnel des CFL.

91% des clients se sont dits satisfaits de l'assistance prêtée et par le personnel des gares et par le personnel des trains.

90% des clients estiment que la communication entre le personnel CFL et les voyageurs est bonne. Le confort durant le voyage représente un critère prioritaire pour le voyageur, grâce au nouveau matériel roulant, 87 % des clients apprécient le confort dans les trains.

2.1.8. La sûreté aux CFL

Les efforts déjà entrepris pour améliorer la sûreté des clients et du personnel des CFL ont été poursuivis au cours de l'année 2007.

Citons le renforcement de la présence humaine, voire le renforcement de l'équipe de sûreté aux CFL, composée par un nombre déterminé (25 unités) en agents CFL, coopérant journellement avec les agents de surveillance relevant de la société de gardiennage externe engagée par les CFL.

La tâche de renforcer la présence humaine par le biais de la création d'une équipe sûreté se voyait confiée au Service GR (Gestion Réseau) au sein duquel une unité en personnel fût désignée afin de sélectionner les agents capables à assurer les fonctions d'agents de sûreté. Entretemps le nombre d'agents a atteint 17 unités, lesquels collaborent avec les employés de la société de gardiennage privée en vue de garantir la sûreté aux clients des chemins de fer ainsi qu'au personnel des CFL tout en marquant leur présence dans les gares et dans les trains et autobus des CFL.

Pour ce qui est des installations de vidéosurveillance, relevons à ce sujet les caméras d'enregistrement dans les gares de Luxembourg, Esch/Alzette et Mersch à l'instar des systèmes similaires dont sont pourvues différentes catégories du matériel roulant ferroviaire et autobus. L'exploitation de ces mêmes installations est autorisée par la Commission nationale de la protection des données.

L'élaboration d'un projet définitif quant à la mise en place de caméras supplémentaires sera poursuivie en 2008.

En vue d'accentuer davantage les efforts pour garantir la sûreté de la clientèle et du personnel des CFL, des contacts intenses ont été noués avec les forces de l'ordre.

Complémentairement à ce qui précède, les responsables des CFL ont entrepris au courant de l'exercice 2007 des opérations de benchmarking auprès des réseaux limitrophes tout en réalisant des contacts avec certaines associations caritatives (Ex. «Streetworkers», «Stëmm vun der Strooss») afin de sensibiliser bon nombre des sans-abris et délinquants notamment par le biais d'une collaboration future envisageable.

2.1.9. Le transport de personnes

2.1.9.1. Le trafic voyageurs international organisé en autonomie commerciale

Le chiffre d'affaires réalisé au départ des CFL à destination des entreprises ferroviaires européennes affiche une progression imposante de plus de 50% par rapport à l'exercice antérieur.

Les faits générateurs essentiels de cette croissance sont notamment la mise en service de la grande vitesse entre les capitales luxembourgeoise et française ainsi que la commercialisation de quelques produits-phares, tels que ESCAPADE +21%, PASS PARTOUT +9% et Tagesrückfahrkarte Trier +11%.

2.1.9.2. La ponctualité

La ponctualité du service voyageurs a été une des préoccupations majeures du service GR pendant l'année 2007. Durant cette période, le "Groupe de Travail Ponctualité", présidé par le service GR, s'est réuni quatre fois pour analyser le bilan et proposer des mesures correctives.

Le niveau de ponctualité des trains de voyageurs du service national (i.e. retard inférieur à 5') en 2006 était de 92,9%. Pour l'année 2007 ce niveau est de 93,3%. Ce taux de ponctualité quasi inchangé entre 2006 et 2007 résulte des deux importants chantiers simultanés toujours 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 peut rapidement engendrer l'encombrement de la gare de Luxembourg.

En ce qui concerne le trafic international 2007, on constate une augmentation du taux de ponctualité par rapport à l'année 2006. En effet la régularité des trains internationaux a augmenté de 3% pour se positionner à 82,8%. L'axe de transit Bruxelles - Bâle reste avec un taux de ponctualité de 60,5% la relation la moins ponctuelle, tandis que la relation Luxembourg - Liège avec 88,8% note le meilleur taux de ponctualité du trafic international.

Pour les relations transfrontalières, le niveau de ponctualité est de 88,7%, ce qui représente une augmentation de 2,3% par rapport à l'année 2006. Toutefois les axes Luxembourg - Athus et Luxembourg - Arlon sont les moins ponctuels (85,2% et 86,6%).

A toutes fins utiles, il faut préciser que depuis le changement horaire du 10 décembre 2006 il a été procédé à une adaptation des catégories de trains par an.

Coté fret, les analyses de la ponctualité relevée en gare de Bettembourg ont montré que 80,7% (80,4% en 2006) des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (82,3% pour les trains de fret internationaux et 78,4% pour les trains de fret nationaux).

Sur l'axe de transit France-Belgique le taux de ponctualité était de 82,8% à l'entrée et de 83,2% à la sortie du réseau ferré luxembourgeois.

2.1.10. Le transport de fret – CFL cargo

Organisation

- Bettembourg a été choisi comme base opérationnelle principale de CFL cargo. Dans le bâtiment du triage sont regroupées les fonctions centre opérationnel et planification, support clients, gestion triage et gestion de l'unité de production UP Bettembourg, gérant tous les trafics luxembourgeois hors usines sidérurgiques.
- Le projet SMS & SMQ a démarré au deuxième trimestre et devrait conclure avec la certification SMS et ISO9001 pour CFL cargo au printemps 2008.

Certificats

- Le certificat de sécurité pour la France a été délivré en décembre 2007.
- La procédure de certification en Belgique est en cours.

Transports

- Un nouveau trafic de panneaux de bois aggloméré a démarré entre l'Allemagne et le Danemark au premier trimestre.
- Depuis le mois de juin 2007, CFL cargo a repris une partie importante des expéditions des usines d'ArcelorMittal à Florange et Gandrange vers l'Italie en organisant des trains complets entre Bettembourg et Bâle sans intervention commerciale de la SNCF.
- Au troisième trimestre, CFL cargo a commencé à transporter de la ferraille à partir d'Aubange en Belgique vers Belval.

Wagons

- Au premier trimestre, la pénurie de wagons due à la demande très élevée du secteur sidérurgique a pu être atténuée grâce à des locations supplémentaires.
- Au deuxième trimestre, la disponibilité insuffisante en wagons de grandes longueurs continue à freiner fortement notre client ArcelorMittal.
- Par conséquent, au quatrième trimestre, CFL cargo a signé un contrat d'achat avec la société allemande On-Rail pour l'acquisition de 540 wagons plats d'une longueur de 25m (Rbnpss) spécialement conçus pour le transport de matériaux sidérurgiques (poutrelles et palplanches).
- 60 nouveaux wagons Shimmns, loués de la firme European Rail Rent (ERR), sont arrivés mi-août dans les Ateliers de Pétange. 100 autres wagons, loués par l'intermédiaire de l'entreprise On-Rail Moers, seront disponibles à partir de début 2008.

Locomotives

- CFL cargo a racheté 14 locomotives du type 1800 aux CFL et a pris en location 6 locomotives du type G 1206 et 6 locomotives du type G 1000.
- Deux locomotives du type G 1206 ont été mises en circulation pour assurer la desserte régionale en Lorraine et au Luxembourg.

Personnel

- CFL cargo a embauché 53 nouveaux agents, principalement dans les métiers de conducteurs, visiteurs et accrocheurs.
- CFL cargo a lancé plusieurs vagues de formation, en coopération avec le Centre de formation CFL.

Transport interne

- La nouvelle structure fonctionnelle CFL cargo a été transposée au département de transport interne au premier trimestre, en combinant les anciennes structures CFL et ArcelorMittal dans l'unité opérationnelle UP Sud.
- L'équipe ACTS (5 personnes à Belval) a été intégrée dans le département de l'unité de production Sud au courant du premier trimestre.
- Les effectifs sont en train d'être adaptés pour répondre aux besoins d'une production d'acier croissante du client ArcelorMittal.
- La modernisation du parc de locomotives de manœuvre du réseau interne est à l'étude.

2.1.10.1. L'évolution du trafic fret

Le tonnage total fret accuse une régression de l'ordre de 4,6 %. Cette évolution vers le bas s'explique surtout par l'arrêt du trafic de clinker vers Neuwied, la diminution du trafic de produits sidérurgiques pour ArcelorMittal Distribution et pour ArcelorMittal Dudelange, et la cession du trafic combiné à la filiale CFL MultiModal.

Unité : millier de tonnes

Trafic total	2005	2006	2007	variations en % 2007/2006	2007/2005
Départ / Arrivée	6.215	6.725	6.236	- 7,3	+ 0.3
National	2.038	2.215	2.294	+ 3,6	+12,6
Total	8.253	8.940	8.530	- 4,6	+ 3,4

Ce premier tableau montre une diminution de 7,3 % pour le tonnage transporté en trafic international alors que le trafic national augmente de 3,6 %.

Unité : millier de tonnes-km

Trafic total	2005	2006	2007	variations en % 2007/2006	2007/2005
Départ / Arrivée	222.088	239.550	219.440	- 8,4	- 1,2
National	74.938	80.072	73.557	- 8,1	- 1,8
Total	297.026	319.622	292.997	- 8,3	- 1,4

Les tonnes/kilomètres effectuées diminuent de 9,2 % en trafic international et de 8,1 % en trafic national.

2.1.10.2. Le trafic intérieur

La progression du trafic national concerne surtout le secteur de la construction.

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

La diminution de 7,3 % se manifeste surtout dans les secteurs de la sidérurgie, des matériaux de construction et des produits pétroliers. Elle s'explique également en partie par la cession du trafic combiné à la filiale CFL MultiModal.

2.1.10.4 Le trafic combiné

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

Unité: millier de tonnes

Trafic intermodal	**2005**	**2006**	**2007**	Variations en %	
				2007/2006	2007/2005
International					
Départ	110,5	119,3	199,2	67,0%	80,3%
Arrivée	83,0	117,4	108,2	-7,8%	30,4%
Total:	193,5	236,7	307,4	29,9%	58,9%

Unité: millier de t - km

Trafic intermodal	**2005**	**2006**	**2007**	Variations en %	
				2007/2006	2007/2005
International					
Départ	2 725	3 278	5 011	52,9%	83,9%
Arrivée	2 357	3 606	3 561	-1,2%	51,1%
Total:	5 082	6 884	8 572	24,5%	68,7%

Le trafic combiné accuse une progression de 29,9% en tonnes et de 24,5% en tonnes-km par rapport à 2006.

Le tableau ci-dessous reprend le nombre de départs et arrivées de l'autoroute ferroviaire en 2007 (nombre de semi-remorques).

Activité	**Septembre**	**Octobre**	**Novembre**	**Décembre**
Départ	65	85	70	357
Arrivée	76	63	59	297
Total	141	148	129	654

Les ressources humaines

Afin de lancer les nouveaux transports, de parer aux départs en retraite et aux retours à la maison mère et pour réaliser les objectifs de CFL cargo, un vaste programme de formation pour les collaborateurs actuels ainsi qu'une campagne d'embauchage pour les fonctions de conducteur et visiteur ont été lancés.

Le personnel

En date du 31 décembre 2007, le nombre de personnel en provenance de trois origines différentes, était équivalent à :

ArcelorMittal	94
CFL	319
CFL cargo	69
Total	482

Le matériel de traction

Les moyens de traction dont dispose CFL cargo au 31.12.2007 sont

- 5 locotracteurs,
- 4 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre réseau tertiaire (type 100),
- 18 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre réseau tertiaire (type 300),
- 2 locomotives diesel-électriques de manœuvre en location (type 800),
- 14 locomotives diesel-électriques de ligne (type 1800),
- 5 locomotives électriques de ligne en location (1x type 3000 et 4x type 4000),
- 16 locomotives diesel-hydrauliques du type Vossloh 1100 et 1500 pour manœuvres et services de desserte régionale en location
- 10 locomotives de la série M pour les trafics danois.

Maintenance des locomotives

La maintenance des locomotives employées par CFL cargo au Luxembourg est confiée au centre de remisage et de maintenance des CFL. Les locomotives industrielles sur les sites sidérurgiques reçoivent leur entretien à l'atelier de Belval. La maintenance des locomotives allemandes et danoises est assurée aux ateliers Niebüll respectivement de Padborg.

2.1.11. Les ressources humaines

2.1.11.1. Le personnel actif

Le tableau ci-après regroupe les embauchages, s'élevant au total à 138 agents, respectivement les reprises soit par exemple après un congé sans traitement (11 agents), soit d'une filiale CFL (37 agents), réalisés au cours de l'exercice 2007 pour la société mère des CFL :

Cadre hors statut	4
Carrière supérieure :	38
Carrière moyenne :	5
Carrière artisanale :	45
Carrière inférieure :	90
Employé privé :	4
Total :	186

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 440, dont 339 transferts à CFL cargo et 6 congés parentaux et congés sans traitement, l'effectif sur place a connu une diminution de 254 agents. A noter que l'effectif moyen annuel

disponible s'est élevé à quelque 2621 ETP[1], tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2007 s'est élevé à 2699 personnes correspondant à 2668,65 ETP.

Ci-après le tableau récapitulatif du personnel du groupe CFL sur place en date du 31 décembre 2007 :

	Hors statut	Cadre permanent	Personnel auxiliaire	Autres	TOTAL	ETP à déduire[2]	TOTAL ETP
Société mère	49	2624	23	3	2699	30,35	2668,65
CFL cargo S.A.[3]	1	319		69	389	2,75	386,25
CFL-Evasion S.A.	0	1		7	8	1,4	6,60
CFL-Immo S.A.	1	6		3	10	0,25	9,75
CFL-Multimodal S.A.	0	0		79	79		79,00
ACTS S.A.	0	2		1	2		3,00
Lorry-Rail	1	1					2,00
Totaux	52	2953	23	162	3190	34,75	3155,25

2.1.11.2. Personnel retraité

A la date du 31 décembre 2007, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3762.

2.1.12. Les moyens d'exploitation

2.1.12.1. Les installations fixes et les équipements

2.1.12.1.1. Le réseau ferré

Le réseau ferré luxembourgeois, dont les CFL sont en charge de la gestion selon la loi modifiée du 10 mai 1995 modifiée 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.

[1] Equivalent Temps Plein
[2] mi-temps, temps partiel
[3] sans personnel en provenance de Arecelor-Mittal

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 996 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.

Le réseau tertiaire n'est pas compris dans le présent relevé.

2.1.12.1.2. Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

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. Les études sont en cours.

- Lot 4: Luxembourg – Dippach-Reckange.
  Réalisation des études, de programmation, des travaux de montage en campagne et mise en service le 5 décembre 2007.

- Lot 5: Zoufftgen – Bettembourg – Berchem – Syren – Alzingen
  Bettembourg - Volmerange
  Partie 1: Zoufftgen – Bettembourg – Berchem

  Réalisation des travaux de programmation, des travaux de montage en campagne et de mise en service le 30 août 2007.
  Partie 2: Bettembourg –triage – Volmerange
  Travaux d'études et de programmation ainsi que les travaux de montage en campagne en cours.

2.1.12.1.3. Mobil 2020 et les projets en relation avec la mobilité

Tronçon Hamm – Findel – Luxexpo

- Les études d'Avant-Projet Détaillé du volet génie civil ont été remises par le bureau d'études TR Engineering. Les CFL ont entamé les études d'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.

- Les études de faisabilité concernant la gare périphérique Luxexpo, y compris un P+R d'environ 3.000 places et le faisceau de remisage pour trams légers sont en cours.
- Des pourparlers ont débuté avec Executive Hotels S.A. pour la réalisation d'un 3e lot du tunnel ferroviaire entre l'arrêt Aérogare et l'arrêt Höhenhof.
- Mise à double voie du tronçon de Luxembourg à Sandweiler. Mise en soumission, adjudication et démarrage des études de génie civil et de voie.
- Arrêt ferroviaire à la nouvelle Aérogare : Fin des travaux de gros œuvre du lot T1. Lancement des appels d'offres pour la réalisation du lot T2 en direction de l'hôtel Ibis.

Mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg.

- Poursuite des études de génie civil (tronçons 1 à 4) concernant la mise à double voie de la ligne ainsi que des études relatives aux mesures compensatoires concernant la protection de la nature.
- 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 Schouweiler et Dippach.
- Poursuite des études en vue de la reconstruction du passage inférieur situé au point kilométrique 18,031 (Cessange).
- Etudes environnementales imposées dans le cadre des autorisations requises.
- Etudes en relation avec l'élimination des déchets et déblais pollués et contaminés.
- Etudes des installations électriques et d'éclairage des nouveaux arrêts Bascharage-Sanem, Schouweiler et du passage inférieur à Leudelange.
- Etudes, mise en soumission et adjudication des travaux d'ascenseurs de l'arrêt de Bascharage-Sanem.
- Etudes des travaux d'ascenseurs de l'arrêt de Schouweiler, Leudelange et Dippach/Reckange
- Etudes pour l'aménagement des équipements de télécommunications et de signalisation.
- Elaboration définitive des plans de piquetage des tronçons 1, 2a et 2b.
- Mise en soumission des travaux de génie civil pour la réalisation des plates-formes entre Dippach-Reckange et Leudelange.

- Poursuite des travaux de génie civil en vue de la suppression des passages à niveau N° 2 à Bascharage-Sanem et N° 6 à Leudelange.
- Poursuite des travaux de génie civil pour l'aménagement des plates-formes des voies ainsi que des ouvrages d'art entre Pétange et Dippach-Reckange.
- Poursuite des travaux de génie civil pour la construction des infrastructures des haltes de Bascharage-Sanem et Schouweiler.
- Achèvement des travaux de génie civil pour la construction d'un mur de soutènement à Bascharage-Sanem.
- Pose de nouveaux supports caténaires entre Bascharage-Sanem et Schouweiler en vue de l'électrification de la deuxième voie.
- Pose et mise en service de la nouvelle voie droite entre Pétange et Bascharage-Sanem ainsi que divers tronçons de la nouvelle voie entre Bascharage-Sanem et Schouweiler. Pose et mise en service de nouveaux appareils de voie.
- Réalisation des travaux de génie civil pour les installations de signalisation.
- Pose partielle de la nouvelle voie entre Bascharage-Sanem et Schouweiler et mise en place de 9 appareils de voie (entrée Bascharage, entrée Schouweiler et embranchement WSA).
- Electrification de la nouvelle voie du point kilométrique 0,900 au point kilométrique 3,340 et mise sous tension de la nouvelle ligne électrifiée.
- Remplacement des anciens supports engageant le gabarit de libre passage de la nouvelle voie entre Pétange et Bascharage par des nouveaux supports.
- Adaptation des installations de télécommunications et de signalisation, y compris l'adaptation et le déplacement des câbles en vue de la mise à double voie de la ligne.
- Pose du bâtiment modulaire destiné à abriter les installations techniques du nouveau poste de signalisation décentralisé de Bascharage-Sanem.
- Réalisation des adaptations nécessaires au poste de signalisation informatisé de Pétange dues au basculement de la circulation ferroviaire sur la nouvelle voie entre Pétange et Bascharage-Sanem ainsi qu'en gare de Bascharage-Sanem.

Aménagement de la tête Nord de la Gare de Luxembourg.

- Construction d'un nouveau viaduc Pulvermuehle. Les études d'Avant-Projet Détaillé ainsi que la constitution de dossiers de demande d'autorisation 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.
- Mise en soumission, adjudication et démarrage des études en vue de la construction d'un parking en ouvrage.

- Etudes, mise en soumission et adjudication des travaux d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques en Gare de Luxembourg.
- Etudes et mise en soumission des travaux d'installation électrique force et lumière en Gare de Luxembourg.
- Etudes pour l'aménagement des équipements de télécommunications.
- Poursuite des études caténaires dans le cadre de la remise à niveau des installations de traction électrique dans la zone « quais à voyageurs ».
- Construction d'un nouveau viaduc Pulvermuehle. Adjudication de travaux de fouilles archéologiques dans le cadre du projet en collaboration avec le Musée National d'Histoire et d'Art.
- 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. Mise en service du nouveau souterrain Sud.
- Adjudication et démarrage de travaux de revêtement de sol, de serrurerie et autres dans le cadre de la modernisation des quais à voyageurs.
- Adaptations des installations de traction électrique suite à la reconstruction et la modernisation des quais à voyageurs et des marquises.
- Ripages de voies en vue de l'adaptation du tracé aux nouveaux quais.
- Adaptation des installations de signalisation aux conditions d'exploitation imposées par les différentes phases de réalisation des travaux de génie civil.
- 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 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).
- Réalisation des études caténaires (plan de piquetage, carnet de montage, liste de matériel, etc.) dans le cadre de la reconstruction du « saut de mouton » au point kilométrique 15,748.
- Lancement des études d'Avant-Projet Détaillé pour la réalisation d'une première phase de l'arrêt Howald.
- Adjudication et démarrage des travaux de reconstruction du saut de mouton situé au point kilométrique 15,748. Le nouvel ouvrage a été mis en service fin 2007 et les travaux sont prévus de s'achever au courant de l'année 2008.
- Réalisation des travaux d'adaptation aux installations de traction électrique suite à la reconstruction du « saut de mouton » au point kilométrique 15,748.

- Remplacement en continu de 350 traverses en bois de la voie courante, dans le cadre du projet de reconstruction du saut-de-mouton.

Nouvelle gare ferroviaire à Belval-Usines

- Lancement des études d'exécution de la Maîtrise d'oeuvre et des premiers appels d'offres concernant notamment les travaux de terrassement, de gros œuvre, de charpente métallique, des courants forts et faibles et de toiture.
- Poursuite des études d'adaptation des installations de traction électrique.
- Finalisation d'une tranchée pour les lignes haute tension 220kV CEGEDEL entre la halte Belval-Usines et le poste Oxylux.
- Clôture des travaux de déplacement du CR168 par les Ponts & Chaussées.
- Réalisation des travaux caténaires provisoires pour la phase chantier, enlèvement de la voie Sud sur une longueur d'environ 1100m' et début des travaux de mise en place du quai provisoire.
- Travaux de déplacement des câbles de télécommunications.

Nouvelle antenne ferroviaire de Belval-Usines à Belvaux-Mairie

Reprise des études Avant-Projet Détaillé pour la construction de la passerelle Belval-Lycée dans sa forme définitive.

P&R à Belval-Usines

Publication au Journal Officiel de l'Union Européenne d'une mission de Maîtrise d'Oeuvre pour la conception et la réalisation d'un P+R 'pre-engineered'.

Tunnel ferroviaire Galgebierg

Les études d'Avant-Projet Sommaire du tunnel ferroviaire Gaalgebierg réalisées par le bureau d'études Schroeder & Associés, sont en cours.

Arrêt provisoire Belval-Lycée

Mise en soumission, adjudication et démarrage des études en vue de l'aménagement d'un arrêt ferroviaire provisoire pour le futur lycée de Belval.

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

Construction d'un souterrain pour voyageurs et d'un deuxième quai en gare de Dudelange-Usines :

- Travaux de carrelage et de serrurerie ;
- Travaux d'installations électriques et d'éclairage ;
- Installation de 2 ascenseurs.

Projets en relation avec Mobil 2020

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

- Etudes, mise en soumission et adjudication des travaux de génie technique pour le Centre de Réparation Rapide
- Achèvement des études de piquetage et réalisation des études caténaires (carnets de montage, plans d'alimentation (SAS), liste de matériel, etc.).
- Etudes pour l'aménagement des équipements de télécommunication.
- Adjudication des travaux de génie technique pour le Centre de Réparation Rapide.
- Finalisation des travaux de génie civil pour l'aménagement des faisceaux R1 à R3.
- Finalisation des travaux de pose des voies et des appareils de voie des faisceaux R1 à R3 et des phases transitoires.
- Début des travaux d'électrification des faisceaux R1, R2, R3 et voies TGV (voies 89 et 90).
- Début des travaux d'installation des postes de traction électrique des faisceaux R1, R2, R3 ainsi que du poste de comptage.
- Montage et vérification des installations en cabine du nouveau poste de signalisation PaiCR.
- Début des travaux de câblage et de montage des installations en campagne.
- Vérification de la software d'exploitation du nouveau poste de signalisation informatisé PaiCR.
  Modification de la software d'exploitation du poste directeur de Luxembourg (PDL).
- Début des travaux pour l'aménagement d'un poste de commande téléphonique universel.

Renforcement de l'alimentation électrique

- Réalisation des études en vue de la construction d'une sous-station 220 kV / 2x25 kV à Berchem.
- Réalisation des études relatives à l'interface avec les caténaires principales à la sous-station de Berchem.
- Aménagement de deux travées "arrivée ligne 225 kV" dans la sous-station de Berchem.
- Réalisation de deux travées "transformateur de puissance" dans la sous-station de Berchem.
- Réalisation de la partie 2x25 kV dans la sous-station de Berchem.
- Réalisation de l'interface avec les caténaires principales à la sous-station de Berchem.

- Réalisation d'un 4ième départ dans le poste à autotransformateurs de Pétange.

2.1.12.1.4. Autres projets et travaux

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (EUROCAPRAIL).

Elaboration de devis pour les travaux de génie civil.

Renouvellement et entretien aux bâtiments et ouvrages.

Ligne de Kautenbach à Wiltz

- Démarrage des travaux sur site (phase 4) concernant la stabilisation des pieds de talus situés sur le tronçon entre les points kilométriques 7,200 et 8,300. L'achèvement complet des travaux est prévu pour fin 2008 / début 2009.

Ligne du Nord

- Poursuite des études en vue de la sécurisation des talus situés entre les points kilométriques 37,149 à 37,641 ; 37,798 à 37,641 ; 69,930 à 70,060 et 73,250 à 73,700 en étroite collaboration avec le Service de la Gestion de l'Eau et le Ministère de l'Environnement. L'avancement des études est rendu difficile vu les difficultés d'acquisition de terrains nécessaires à ces projets.
- Gare de Dommeldange : Installation de 3 plates-formes mobiles pour personnes à mobilité réduite.
- Gare de Mersch :
    - Achèvement des travaux de génie civil et de génie technique pour l'aménagement de 2 ascenseurs dans le souterrain Nord.
    - Démarrage des études en vue de la suppression du passage à niveau 23a à Mersch avec construction d'un souterrain pour piétons.
    - Réalisation d'une piste d'accès du passage à niveau 23A vers le quai II.
- Gare d'Ettelbruck :
    - Poursuite des études en vue de la reconstruction du pont rivière situé au point kilométrique 47,072 (gare Ettelbruck).
    - Poursuite 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) : Poursuite des études avec adjudication des travaux de remise en état complète de l'ouvrage et mise en

soumission des travaux de génie civil. Démarrage des travaux avec confection et mise en service d'une nouvelle structure de tablier en béton armé.

- Construction d'abris pour voyageurs respectivement pour vélos dans diverses gares de la ligne.
- Poursuite de travaux de confortement et de sécurisation de diverses tranchées rocheuses.
- Ponts rivière aux points kilométriques 66,765 et 67,114. Mise en soumission, adjudication et démarrage d'une mission d'études en vue de la remise en état complète avec confortement des deux ouvrages.
- Redémarrage des études relatives au réaménagement des parkings P&R en gares de Wilwerwiltz et Kautenbach.

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig

- Construction d'abris pour voyageurs respectivement pour vélos dans diverses gares de la ligne.
- Poursuite des travaux en vue de la réalisation de potences pour installations de signalisation en gare de Wecker et Oetrange.
- Aménagement de plates-formes pour les postes signalisation décentralisés en gare d'Oetrange, Roodt et Wecker. Les travaux de finition sont en cours.
- Gare de Wecker. Poursuite des études en vue de la prolongation de la voie 3 (plates-formes et mur de soutènement) et pour la mise en place d'un portique de signalisation.
- Gare de Wasserbillig. Finissage des travaux de génie civil relatifs au prolongement des quais à voyageurs.
- Talus ferroviaires instables situés entre les points kilométriques 36,990 et 37,400 (Wasserbillig). Démarrage d'études en vue de la stabilisation et du confortement des talus.
- Ponts rivière hors service situés aux points kilométriques 30,718 et 30,887. Poursuite des études avec les Administrations de l'Environnement, de la Gestion de l'Eau et communale en vue de la suppression des deux ouvrages.
- Poursuite des travaux de confortement et de stabilisation de tranchées rocheuses.

Ligne de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange

- Finition des travaux relatifs à la construction du nouvel arrêt « Lamadelaine ».

Ligne de Pétange à Esch/Alzette

- Poursuite du remplacement des garde-corps du viaduc en gare d'Esch/Alzette.

- Poursuite des études 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) et démarrage d'études similaires pour de nouvelles zones instables (points kilométriques 0,888 à 1,195 et 8,700 à 9,000).
- Construction des abris pour voyageurs respectivement vélos en gare de Differdange.
- Projets Ponts et Chaussées de liaisons routières (Micheville et liaison Sud) sous voies ferrées. Assistance à l'Administration des Ponts et Chaussées dans le cadre de ces projets.
- Réalisation des travaux relatifs au prolongement des quais au point d'arrêt de Belval/Rédange et en gare de Rodange.
- Gare d'Esch/Alzette ; Bâtiment voyageurs : Etude, mise en adjudication et début des travaux d'aménagement de nouveaux bureaux pour CFL CARGO.

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen

- Construction d'abris pour voyageurs respectivement pour vélos dans diverses gares de la ligne.
- Poursuite des études en vue de la reconstruction du passage inférieur et pont rivière au point kilométrique 16,450.
- Mise en soumission, adjudication et démarrage des études en vue de la reconstruction du passage inférieur situé au point kilométrique 9,384 (Mamer).

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg

- Gare de Bettembourg :
    - Finissage des travaux de remise en état de la toiture (réfection en recherche) et de la façade du bâtiment-voyageurs.
    - Etudes, mise en soumission, adjudication et début des travaux de gros-œuvre, de menuiserie métallique, de parachèvement, de peinture, de chauffage/sanitaire et d'installation électrique dans le cadre du renouvellement complet de l'ancien Bâtiment Douanes.

- Poursuite des études de confortement et réalisation de travaux urgents en vue de la stabilisation de la zone de talus instable située entre les points kilométrique 12,800 et 12,950.
- Sécurisation urgente du talus instable situé entre les points kilométrique 13.570 et 13.650.
- Poursuite des études géotechniques et de génie civil en vue de la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 11,615 (Fentange).

- Suppression du passage à niveau 6 à Livange. Poursuite des études de génie civil.
- Réalisation des travaux de génie civil pour l'interface de la nouvelle sous-station à Berchem au P.K. 10.100.

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

- Poursuite des études en vue de l'aménagement d'un nouvel arrêt « Kreuzheck » à Schifflange.
- Achèvement des travaux relatifs à la remise en état du passage inférieur situé au point kilométrique 6,571.
- Poursuite des études et demandes d'autorisations 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.
- Gare d'Esch/Alzette. Modernisation des installations fixes dédiées aux voyageurs. Poursuite des études de génie civil.
- Passerelle pour piétons située au point kilométrique 6,851. Etudes pour l'exhaussement de la passerelle en vue de libérer le gabarit électrique sous l'ouvrage.

Ligne de Berchem à Oetrange

- Poursuite des études, mise en soumission, adjudication et démarrage des travaux de génie civil pour le renouvellement de neuf passages inférieurs de la ligne.

Ligne de Bettembourg à Dudelange

- Achèvement des travaux de renouvellement et d'extension du parking P&R à Dudelange-Ville.
- Achèvement des travaux de modernisation des quais à voyageurs à Dudelange-Centre et Dudelange-Burange.
- Renouvellement partiel du drainage en gare de Dudelange-Ville.

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

- Finissage des travaux de génie civil pour la confection d'une plate-forme de ferroutage type "Modalohr ".
- Finissage des travaux pour la fourniture et pose des systèmes au sol.
- Mise en soumission et adjudication des travaux d'aménagement d'une plate-forme pour les 2 voies de réparation des wagons.
- Réalisation des travaux électriques force & lumière.

- Aménagement d'un poste moyenne tension.
- Mise en service de 3 installations NO-BREAK.
- Etudes, adjudication de la commande et aménagement d'une installation « contrôle accès » avec barrières.
- Etudes, adjudication de la commande et aménagement d'un système de transmission de courrier acheminé par pneumatique.
- Réalisation d'un accès et sécurisation du zoning intermodal.

Réseau ferré

- Poursuite d'études et de travaux relatifs à la fourniture et la pose d'installations d'information aux voyageurs dans diverses gares et arrêts.
- Poursuite des études en vue de la sécurisation des tunnels du réseau ferré.
- Démarrage de missions d'études en vue :
    - de l'élimination de graffitis sur les ouvrages et bâtiments du réseau
    - de la sécurisation de sites dangereux
    - de l'élimination de déchets pollués.
- Etablissement de commandes sur contrat en vue de l'entretien des espaces verts et des clôtures et garde-corps du réseau ainsi que pour la caractérisation de déchets et déblais pollués.
- Poursuite de travaux de réfection de zones en béton défectueuses des ouvrages d'art du réseau.
- Elaboration et adjudication d'un contrat d'entretien pour diverses installations d'éclairage de secours, installations de désenfumage, installation de détection incendie et installations d'extinction automatique.

Réseau Tertiaire

- Etablissement de dossiers d'ouvrages et collecte de données.
- Etudes et expertises pour le viaduc de Differdange et pour le passage inférieur enjambant le contournement de Differdange.

Renouvellement et modernisation aux installations de voie

Ligne Luxembourg - Troisvierges

- Sécurisation du pont-rivière au point kilométrique 54,147 par la pose de contre-rails.

Ligne Luxembourg - Kleinbettingen

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

Ligne Bettembourg - Esch/Alzette

- Substitution de rails entre les points kilométriques 3,120 et 4,080 du tronçon Bettembourg - Noertzange.
- Renouvellement des installations de voie sur le tronçon de ligne entre Noertzange et Esch/Alzette (voies droite et gauche sur une longueur totale de ± 2 500 m') entre les points kilométriques 6,670 et 7,900.

Halte de Dudelange-Ville

- Abaissement de la plateforme jusqu'à max. 20 cm avec renouvellement partiel de la voie sur ± 250 m'.
- Ripage de voie avec remplacement de rails sur ± 100 m'.

Gare de Bettembourg

- Secteur Ouest « Celula » : Remplacement de 5 appareils de voie du profil S49 resp. UIC60 par 5 appareils de voie du profil S54 resp. UIC60 avec les voies encadrantes.
- Secteur Centre : Remplacement de 11 appareils de voie du profil S49 resp. UIC60 par 11 appareils de voie du profil S54 resp. UIC60 avec les voies encadrantes.

Réseau ferré

- Sécurisation des appareils de voie en profil TJD-S54-190-1:9 et UIC60 par le remplacement des demi-aiguillages.
- Aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie.

Adaptations et modernisation aux installations de signalisation, de télécommunication et de vidéosurveillance

Passages à niveau

Dans le cadre du projet de modernisation et uniformisation des passages à niveau sur le réseau CFL, 5 passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée.
Il s'agit en l'occurrence des passages à niveau no. 1, 2, 6 et 12 de la ligne Kautenbach

- Wiltz et du passage à niveau no. 15 le la ligne Esch/Alzette - Pétange.

Gare de Luxembourg

- Mise en service d'un système d'annonce et de suivi automatique des trains redondant.
- Poursuite des essais de deux signaux fixes de barrage réalisés en technologie LED et de deux unités de contrôle / commande électroniques pour appareils de voie, en vue d'une mise en service future sur le réseau CFL.
- Mise en service des équipements de télécommunications du nouveau centre de vente et d'accueil.

Gare de Bettembourg

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 (PSI) de Wasserbillig.
  Mise en service de la phase définitive prévue pour mi 2008.
- 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 du câble à fibres optiques sur le tronçon de ligne Ettelbruck à Troisvierges frontière.
- Etude pour la pose d'un câble à 192 fibres optiques dans le cadre du développement des autoroutes de l'information (Luxconnect).
- Raccordement des postes de télécommande du réseau CFL sur le réseau de câbles à fibres optiques.

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.

- Elaboration des spécifications auxquelles doivent satisfaire les guérites pour les stations de base.
- Elaboration du cahier des charges pour les travaux de construction.
- Elaboration d'un document modèle comprenant toutes les exigences de reconnaissance du sol de fondation pour les mâts en béton des stations de base.
- Elaboration des spécifications pour la mise à la terre et la protection contre la foudre des stations de base.

Adaptation et modernisation des installations de traction électrique

Ligne Luxembourg à Troisvierges.

Adaptation des installations de traction électrique.

- Adjudication et réalisation des études partie Energie concernant la remise en état du passage inférieur et du pont rivière de Bourscheid.
- Réalisation des travaux d'adaptation des installations de traction électrique.

Section de séparation de phases à Bellain.

- Etudes et réalisation des travaux d'adaptation à la section de séparation située au point kilométrique 91,750 à Bellain.

Alimentation de la ligne du Nord.

- Elaboration d'une étude ayant pour objet d'augmenter la fiabilité et la qualité d'alimentation des caténaires de la ligne du Nord comprenant :
  - l'alimentation de la ligne du Nord en 2x25 kV en situation dégradée à partir du poste à autotransformateurs de Dommeldange.
  - le déplacement de la section de séparation de Walferdange,
  - la mise en conformité de l'interface sous-station/caténaires à Walferdange.

- Réalisation de différentes études sur la ligne du Nord comprenant :
  - la modernisation du découpage électrique en gares de Lorentzweiler, de Mersch et de Cruchten,
  - la mise en place d'un 2ème feeder négatif entre les postes à autotransformateurs de Mersch et de Colmar-Berg,
  - les adaptations au sujet des alimentations et de découpage électrique en gare de Mersch,

Ligne Luxembourg à Wasserbillig.

Remplacement du fil de contact .

Réalisation du remplacement du fil de contact dans le cadre de la remise à niveau des installations de traction électrique de la ligne Luxembourg à Wasserbillig.

Ligne Bettembourg à Esch/Alzette.

Mise en conformité des installations de traction électrique entre les points kilométriques 1,000 et 7,700 de la ligne de Bettembourg à Esch.

Gare de Luxembourg.

Aménagement d'une nouvelle installation de téléconduite au Central Sous-Station.

Réalisation des études de conception pour l'aménagement d'une nouvelle installation de téléconduite au Central Sous-Station.

2.1.12.1.5. Le matériel roulant

Le matériel de traction

Au cours du mois de décembre 2007, les CFL ont passé commande auprès de Bombardier Transportation Görlitz de 2 voitures pilotes à 2 étages, identiques aux 18 voitures pilotes déjà en service auprès des CFL depuis l'année 2005. La livraison de ces 2

voitures pilotes supplémentaires aura prévisiblement lieu au cours du mois de décembre 2008.

Les moyens de traction dont disposent les CFL au 31 décembre 2007 sont les suivants :

- 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,
- 12 locomotives Diesel-électriques de manœuvre,
- 11 locotracteurs,
- 4 locotracteurs en location.

Le matériel roulant voyageurs

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comprend au 31 décembre 2007:

- 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 classes
- 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.

2.1.12.1.6. Le matériel remorqué fret

Nouvelles locations en 2007 :

- 12 wagons Res ont été loués auprès de Matériel Ferroviaire Industriel dont 8 ont été livrés et agréés en 2007.
- 60 wagons Rs ont été loués auprès de ORV (On Rail Vermietung Moers).
- 140 wagons Rpss supplémentaires ont été loués auprès de ERR (European Rail Rent) dont 40 wagons ont été livrés en 2007.
- 20 wagons Shimmns à 7 berceaux ont été loués auprès de la firme SOBETRA.

- 60 wagons Shimmns neufs ont été loués auprès de ERR pour être affectés au trafic Ebange-Italie.
- 100 wagons Shimmns neufs ont été loués auprès de ORV dont 40 seront affectés au trafic Ebange-Italie. Ces wagons seront disponibles à partir de début 2008.

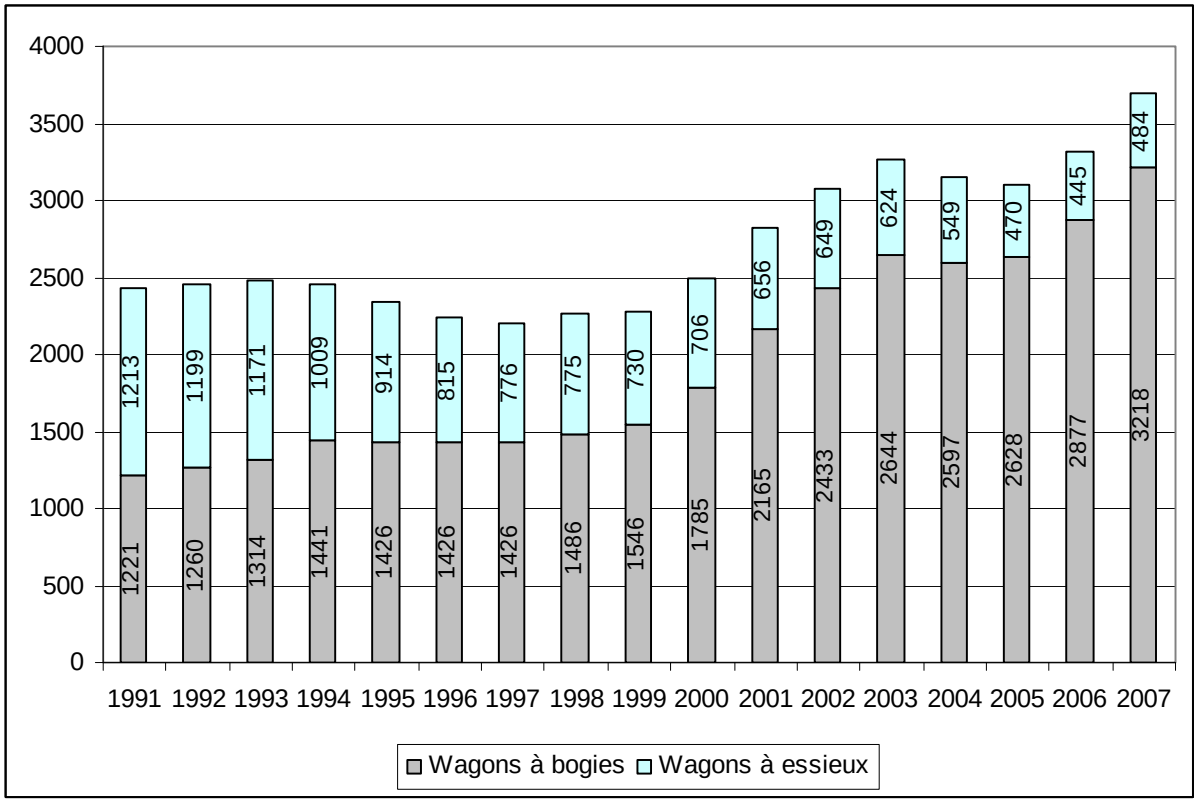
Acquisitions et modifications :

- Au mois de novembre 2007 la commande a été passée pour l'acquisition de 540 wagons de grande longueur du type Rbnpss construits par la société On-Rail Mettmann aux Ateliers Transwaggon en Bulgarie. La livraison des wagons se fera à partir de début 2009.
- Le parc de wagons choc a été augmenté de 22 unités par la transformation de wagons Kkks en wagons Lklmmps.

Retraits :

- 8 wagons Sps ont été retirés du trafic Bettembourg-Colmar Usines pour être transformés en wagons de grande longueur Rbkks.
- 10 wagons Hbis ont été vendus à la firme BAHNWAGGON.
- 12 wagons Fals ont été vendus à la société NACCO.
- 13 wagons Tms ont été mis hors service et ferraillés.

Evolution de l'effectif des wagons du parc commercial :



En fin d'exercice 2007, le parc du matériel remorqué fret des CFL comptait un total de 3702 wagons (3218 à bogies ; 484 à 2 essieux), dont 1038 wagons loués. Le parc commercial se présente de la façon suivante :

- 387 wagons tombereaux, dont 174 à déchargement automatique,
- 18 wagons couverts de type ordinaire,
- 11 wagons couverts de type spécial,
- 326 wagons plats à 2 essieux,
- 2513 wagons plats à bogies dont 499 de grande longueur utile (24 et 25 m) et 242 à couverture mobile,
- 372 wagons à bogie de type spécial à berceaux et à couverture mobile pour le transport de coils,
- 55 wagons à toit ouvrant, dont 5 à 2 essieux et 50 à bogies. 50 wagons sont munis d'un système de déchargement automatique.

98,50 % de ces wagons, soit 3663 unités, sont aptes au trafic international. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

Capacité de transport
En 2007 la capacité de transport du parc de wagons CFL cargo a augmenté de 19.200 tonnes à 207.350 tonnes. La capacité moyenne par wagon a atteint 56,00 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 17,25 ans.

Particuliers

- 12 wagons Slps ont été pris en location auprès d'ACTS pour assurer le trafic Mertert-Intermoselle.
- CFL cargo dispose également de 465 wagons « inter-usines » qui sont en circulation sur le réseau tertiaire.

Maintenance des wagons

La maintenance des wagons de CFL cargo est assurée par les Ateliers de Pétange, à l'exception des wagons « inter-usines » qui reçoivent leur entretien à l'atelier de Belval.

2.1.12.1.7. Le matériel roulant routier

Le Service Activité Voyageurs Bus dispose d'un parc routier comprenant 25 autobus standard interurbains, 10 autobus interurbains de 15 mètres ainsi que 22 autobus articulés, dont 12 autobus urbains à plancher surbaissé.

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

En 2007, 10 autobus de 15 mètres ont été fournis par Mercedes-Benz Leudelange.

2.1.12.2. L'informatique

Le Service Informatique a redéfini sa relation contractuelle vis-à-vis de ses utilisateurs externes et se positionne en tant que prestataire de services. En marge de la définition des produits informatiques offerts et de la mise en place des méthodes de calcul des coûts de production, des offres sont rédigées et des contrats de prestations de service informatique sont conclus avec différentes filiales CFL ou entités externes : il s'agit de CFL-Cargo, Sibelit, CLB, CFL-Immo, CFL-Evasion, les cellules Accès Réseau et Centrale de Mobilité de la Communauté des Transports.

2.1.12.2.1. Les réalisations software

- Les CFL ont mis en place le logiciel Railopt pour la planification et la gestion des ressources de production de ses trains : les roulements à long et moyen terme du personnel de conduite et d'accompagnement ainsi que des locomotives sont établis par voie informatique.
- Différents projets informatiques ont été réalisés pour la filiale CFL cargo, dont en particulier :
    - La mise en place d'un logiciel de gestion du personnel et de calcul de la paie : HR-Access,
    - L'utilisation d'un logiciel de planification des ressources et suivi des moyens de production : locomotives et personnel de conduite dans Railopt,
    - La reprise des activités de maintenance de wagons dans la filiale Ateliers-Pétange de CFL cargo avec le module PM de SAP.
- Au Service Ressources Humaines, une étude comparative de produits a permis de choisir l'évolution de sa plateforme logicielle (HR-Access).
- Les CFL ont adopté la messagerie Exchange.

Avant-projets

Diverses études ont été menées à bien notamment,

- la recherche de logiciels de planification des prestations des bus CFL,
- la participation à la définition d'outils informatiques métiers pour la filiale CFL cargo,

- la participation au volet informatique des projets européens d'interopérabilité.

2.1.12.2.2. L'infrastructure informatique

Les CFL ont équipé et connecté à leur réseau informatique différents postes de travail de CFL cargo situés dans l'enceinte de Arcelor-Mittal.
L'équipement informatique de l'espace de vente de la gare de Luxembourg a été rénové (terminaux, bornes informatives, …).

2.2. Les transports publics

2.2.1. Les transports publics par rail

2.2.1.1. Les transports nationaux

Les résultats des comptages en question ont permis d'enregistrer une progression considérable de 14,29 % par rapport à l'exercice 2006.

	2007	**2006**
Total annuel:	16.433.541	14.378.221
Nombre (hebdomadaire) de clients du lundi au vendredi :	14.166.176	12.390.735
Nombre (hebdomadaire) de clients les samedi	1.249.449	1.155.756
Nombre (hebdomadaire) de clients les dimanche	1.017.916	831.730

Prestations
Pour l'année horaire 2007, **1662** sillons de trains étaient alloués au 10.12.2006 dont **1066** au trafic voyageur et **347** au trafic fret. **249** sillons étaient des parcours de service ou des locomotives circulant à vide. Ces **1662** sillons représentaient **340 150** trains prévus de parcourir **8 231 691** km.
Le nombre de sillons a augmenté suite à une réorganisation des «Sillons Lorrain», «TGV» et du «Trafic Fret».

Ponctualité
Comme indiqué au chapitre 2.1.7, le niveau de ponctualité des trains de voyageurs du service national (i.e. retard inférieur à 5') en 2006 était de 92,9%. Pour l'année 2007 ce niveau est de 93,3%. Ce taux de ponctualité quasi inchangé entre 2006 et 2007 résulte des deux importants chantiers simultanés toujours en cours d'exécution, et ce depuis 2006, 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 peut rapidement engendrer l'encombrement de la gare de Luxembourg.

Infractions tarifaires
En 2007, le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité 2.492 infractions au cours de l'année 2007 dont

- 39,5% ont été régularisées par paiement ;
- 15,1% ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.) ;
- 45,4% sont en cours de traitement.

Sécurité
Dans le domaine de la sécurité au travail, le Service AV a,

- organisé des réunions de sécurité,
- réalisé 45 audits de sécurité auprès du personnel d'accompagnement des trains,
- procédé à l'analyse de 7 accidents de travail,
- participé aux travaux portant sur le "Safety Management System" de l'EF des CFL.

Personnel d'accompagnement des trains
Pendant l'exercice 2007, il a été procédé à 3 recrutements externes.

Formation
Des cours de formation ont été dispensés par la cellule Formation et, dans la limite des disponibilités, par les Responsables d'Equipe PAT:

- Cours de formation de base – Réglementation Infrabel,
- Cours de formation "1er secours" pour les nouveaux embauchés,
- Cours de formation "Prise en charge d'un agent victime d'agression ou d'accident"
- Cours de formation portant sur l'exploitation technique des sections de lignes Longwy-Longuyon et Luxembourg-Thionville,
- Cours de formation concernant l'exploitation technique de la section de ligne Pétange-(secteur Rodange)-Athus-Virton,
- Cours de formation portant sur l'exploitation technique de la section de ligne Wasserbillig-Trier-Schweich
- Cours portant sur l'essai de fonctionnalité des portes d'accès des voitures CFL à 2 niveaux.
- Cours de formation portant sur le frein électromagnétique du réseau ferré CFL.

Réglementation
Le Service AV a

- élaboré une documentation à l'intention des agents PAT CFL concernant l'exploitation technique sur le réseau SNCB,
- participé aux travaux relatifs aux Consignes Frontières Voyageurs des sections de ligne,
- Pétange-(secteur Rodange)-Mont-St.-Martin-Longwy
- Pétange-(secteur Rodange)-Athus-Virton et Athus-Arlon
- Wasserbillig-Igel West (DB Fernverkehr) et Wasserbillig-Igel West DB Regio).

2.2.1.2. Les transports régionaux transfrontaliers

L'année 2007, encore plus que l'année 2006, est marquée par une forte évolution 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 13,25 % par rapport à l'exercice antérieur, déjà marqué par une croissance de quelque 13,50%;

- les cartes-train SNCB–CFL, dont notamment la relation Arlon-Luxembourg, destinées aux navetteurs fer belges, vendus à quelque 22 000 exemplaires en 2007, représentent une augmentation considérable de quelque 24,00 % par rapport à l'exercice antérieur;

- les abonnements *OekoCard* distribués par les CFL et la DB et destinés aux frontaliers allemands de la région de la Ville de Trèves, progressent de plus de 40% par rapport à l'exercice antérieur.

2.2.2. Les transports publics par route

2.2.2.1. Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR)

A l'approche d'une nouvelle réglementation européenne en matière d'attribution des contrats de services de transports publics et dans le souci d'assurer une vérification des coûts d'exploitation des lignes publiques actuelles, le Ministère des Transports avait soumis à un audit l'ensemble de son réseau début 2007.

Les contrats de service public dans le cadre du Régime Général des Transports Routiers (RGTR) venant à échéance en 2009, des négociations entre le Ministère des Transports et les opérateurs du transport public ont eu lieu fin 2007, en vue d'une adaptation des contrats de service public aux conditions de la réglementation nouvelle et aux critères de rémunération refixés, suite aux résultants de l'audit.

• L'exploitation du RGTR

273 lignes publiques d'autobus en 2007 ont été exploitées par un total de 682 autobus. 17 de ces lignes franchissent les frontières de pays voisins dont :

- 9 en Allemagne
- 3 en France
- 5 en Belgique

L'évolution des kilomètres au cours des 3 dernières années se résume comme suit :

- 2005 : 35.405.772 km
- 2006 : 37.749.292 km
- 2007 : 40.643.561 km

Le nombre de voyageurs transportés est en évolution permanente. De 2006 à 2007 ce nombre a augmenté de 122.000 à 124.500 passagers transportés par jour ouvrables soit + 2,05 %.

L'évolution des coûts constatés à charge de l'Etat pour les prestations fournies dans le cadre du RGTR se présente comme suit :

- 2005 : 87.489.270 €
- 2006 : 95.682.672 €
- 2007 : 104.263.682 €

• **Amélioration de l'offre de transport public par route**

Transport public national

Début 2007, les lignes publiques suivantes ont été introduites :

- Ligne 680 Sassel – Clervaux (01.01.2007)
- Ligne 930 Rodange – Pétange – Niedercorn/Hopital
- Ligne 102 Lorenzweiler – Blaschette – Eisenborn (01.05.2007)
- Ligne 507 Grevenmacher – Ettelbruck (01.05.2007)

Un horaire cadencé (toutes les heures) a été introduit sur les lignes d'autobus suivantes :

- Ligne 180 Remich – Dalheim – Mondorf (01.01.2007)
- Ligne 535 Ettelbruck – Esch/Sûre – Insenborn (01.01.2007)
- Ligne 610 Wiltz – Goesdorf – Goebelsmühle (01.01.2007)
- Ligne 618 Wiltz – Esch/Sûre – Neunhausen (01.01.2007)
- Ligne 431 Ansembourg – Mersch (01.05.2007)
- Ligne 505 Diekirch – Medernach – Beaufort (01.05.2007)
- Ligne 560 Ettelbruck – Brandenbourg – Hosingen (01.05.2007)
- Ligne 565 Ettelbruck – Bastendorf – Mont St. Nicolas (01.05.2007)

Depuis 2007, toutes les localités du Grand-Duché sont desservies par au moins une ligne publique fonctionnant suivant un horaire cadencé.

Au niveau du transport scolaire, les lignes suivantes ont été introduites en 2007. L'offre en est adaptée au besoin réel (jours et heures) des lycées et lycées techniques du Grand-Duché :

- Ligne 341 Reckange – Dippach – Mamer/L.T.
- Ligne 415 Freckeisen – Haller (apport)
- Ligne 486 Grevenmacher – Wasserbillig – Echternach (renfort)
- Ligne 521 Oberpallen – Redange – Diekirch/Lycée (renfort)
- Ligne 531 Perlé – Rambrouch – Diekirch/Lycée (renfort)
- Ligne 562 Brandenbourg – Landscheid (apport)

- Ligne 206 Mondercange – Leudelange – Luxembourg/Geesseknäppchen
- Ligne 289 Mersch – Gosseldange – Limpertsberg
- Ligne 191 Hellange – Frisange – Luxembourg/Geesseknäppchen
- Ligne 199 Rumelange – Kayl – Luxembourg/Geesseknäppchen

Deux services d'apport ont été créés pour les localités / lieux-dits de Walsdorf et Clemenshaff.

Quatre lignes ont été supprimées en 2007 pour faute d'intérêt, à savoir :

- Ligne 841 Weiler - Diekirch
- Ligne 895 Weidingen – Wiltz – Lentzweiler/Z.I.
- Ligne 990 Goebelsmühle – Esch/Sûre
- Ligne 992 Misärshaff - Rambrouch – Ettelbruck (dimanche)

Le tableau joint reprend toutes les autres modifications apportées en 2007 à l'offre de transport public actuelle. Il s'agit dans la plupart des cas des courses d'autobus ajoutées à titre de renfort, de dessertes prolongées à d'autres lieux, d'introduction de services de dimanches ou encore de suppressions de courses.

1.01.2007	132 (Luxembourg) – Grevenmacher – Nittel (D)	Ajout de 2 courses
1.01.2007	250 Luxembourg – Steinfort – Rédange	Service dimanche
1.01.2007	265 Luxembourg – Saeul - Rédange	Service dimanche
1.01.2007	419 Mersch – Heffingen	Ajout de 3 courses
1.01.2007	437 Mersch – Saeul	Ajout de 2 courses
1.01.2007	595 Luxembourg – Rambrouch - Bigonville	Ajout de 2 courses
1.01.2007	685 Troisvierges – Leithum	Ajout d'1 course
1.01.2007	687 Troisvierges – Wilwerdange – Huldange	Ajout d'1 course
1.01.2007	689 Troisvierges – Hautbellain	Ajout d'1 course
1.02.2007	115Aéroport – Kirchberg – Luxembourg - Howald	Ajout d'1 course
1.02.2007	118 Trier (D) – Mesenich - Luxembourg	Ajout d'1 course
1.02.2007	197 Ottange (F) – Rumelange - Luxembourg	Ajout d'1 course
1.02.2007	403 Mersch – Cruchten - Oberglabach	Ajout d'1 course
1.02.2007	948 Diekirch – Ettelbruck	Ajout d'1 course
1.02.2007	970 Luxembourg/Gare – Bonnevoie/L.T.B.	Ajout de 2 courses
19.02.2007	172 Kirchberg – Luxembourg – Frisange/P&R	Desserte Rehazenter
19.02.2007	192 Kirchberg – Luxembourg - Hassel	Desserte Rehazenter
19.02.2007	282 Kirchberg – Beggen – Steinsel	Desserte Rehazenter
1.05.2007	100 Luxembourg – Larochette - Diekirch	Service dimanche
1.05.2007	118 Luxembourg – Mesenich – Trier (D)	Ajout d'1 course
1.05.2007	258 Luxembourg – Rambrouch – (Bigonville)	Sépararation ligne 595
1.05.2007	282 Kirchberg – Beggen – Steinsel	Service dimanche
1.05.2007	304 Bettembourg – Mondorf - Ellange	Ajout d'1 course
1.05.2007	401 Luxembourg – Echternach – Bitburg (D)	Service samedi
1.05.2007	504 Ettelbruck – Haller	Ajout de 4 courses

1.05.2007	540 Ettelbruck – Welscheid – Kehmen	Ajout de 2 courses
1.07.2007	685 Troisvierges – Leithum	Desserte Wemperhardt
1.09.2007	171 Luxembourg – Dalheim - Filsdorf	Ajout d'1 course
1.09.2007	216 Luxembourg – Bascharage	Ajout d'1 course
1.09.2007	225 Luxembourg – Bertrange	Ajout d'1 course
1.09.2007	233 Luxembourg – Strassen	Ajout d'1 course
1.09.2007	241 Luxembourg – Clemency	Ajout d'1 course
1.09.2007	266 Luxembourg – Saeul – Rédange	Ajout d'1 course
1.09.2007	337 Saeul – Koerich – Mamer	Desserte Brouch
1.09.2007	613 Wiltz – Eschdorf – Heiderscheid	Desserte Ringel
1.09.2007	950 Limpertsberg/LTC – Luxembourg/Gare	Ajout de 3 courses
1.09.2007	960 Dommeldange – Luxembourg/Gare	Ajout d'1 course
1.10.2007	161 Remich – Stadtbredimus - Limpertsberg	Ajout d'1 course
1.10.2007	608 Kautenbach – Goesdorf - Büderscheid	Ajout d'1 course
3.10.2007	196 Val de Roeser – Campus Geesseknäppchen	Ajout d'1course
8.10.2007	687 Troisvierges – Wilwerdange - Huldange	Ajout d'1 course
8.10.2007	950 Limpertsberg – Dommeldange/gare	Ajout d'1 course
15.10.2007	171 Limpertsberg - Mondorf - Remich	Ajout d'1 course
15.10.2007	177 Luxembourg – Erpeldange - Remich	Ajout de 8 courses
1.11.2007	151 Limpertsberg – Sandweiler/Eck	Suppression de 2 courses
1.11.2007	166 Limpertsberg - Itzig	Suppression d'1 course
1.11.2007	205 Luxembourg – Leudelange – Mondercange - Esch	Desserte locale Cloche d'Or
1.11.2007	212 Luxembourg – Niedercorn - Rodange	Ajout de 6 courses
1.11.2007	225 Limpertsberg - Bertrange	Suppression de 2 courses
1.11.2007	233 Limpertsberg - Strassen	Suppression de 2 courses
1.11.2007	276 Limpertsberg – Kopstal - Schoenfels	Suppression de 2 courses
1.11.2007	288 Limpertsberg – Mersch - Boevange	Suppression de 2 courses
1.11.2007	335 Pétange - Kleinbettingen	Ajout d'1 course
1.11.2007	398 St.Charles – Longwy - Rodange	Ajout d'1 course
1.11.2007	445 Rédange – Everlange - Mersch	Ajout de 2 courses
1.11.2007	521 Diekirch – Rédange - Oberpallen	Ajout de 2 courses
1.11.2007	525 Grosbous - Heispelt	Ajout d'1 course
1.12.2007	511 Diekirch – Ettelbruck - Bissen	Suppression de 2 courses

• **Transport transfrontalier**

Face à un nombre toujours en croissance de travailleurs frontaliers au Grand-Duché, travailleurs qui proviennent des régions proches voisines de la France, de la Belgique tout comme des pays de l'Allemagne (Sarre et Rhénanie-Palatinat), une offre de transport public doit se créer sur les principales axes des flux des navetteurs.

L'offre de transport actuelle étant loin de suffir aux besoins des navetteurs concernés, dont le nombre dépasse les 120.000 par jour, le Ministère des Transports continue à augmenter le service transfrontalier des lignes d'autobus, en complément à l'offre existante du chemin de fer.

Belgique – Luxembourg

Les lignes d'autobus suivantes fonctionnent sur base d'engagements pris par le Ministère des Transports luxembourgeois :

- Ligne 330 Aubange – Athus – Pétange
- Ligne 218 Selange – Messancy – Luxembourg
- Ligne 815 Arlon – Colmar/usines
- Ligne 537 Bastogne – Wiltz – Ettelbrück

Cette dernière ligne (537) a été introduite le 1er octobre 2007 et fonctionne d'après un horaire cadencé toutes les heures de 5h30 à 21h00.

Les lignes prémentionnées appliquent la tarification luxembourgeoise (tarif uniforme) sur tout le parcours.

Un accord a été signé en 2007 avec les responsables du Transport en Commun Wallon (TEC) en vue d'accepter sur le réseau luxembourgeois les tarifs émis sur les 13 lignes transfrontalières exploitées par le TEC.

France – Luxembourg

Entre la France et le Grand-Duché les services suivants existent à l'heure actuelle sur base d'engagements du Ministère des Transports luxembourgeois :

- Ligne 307 Ottange – Rumelange - Luxembourg
- Ligne 322 Redange – Belvaux – Esch/Alzette
- Ligne 398 St. Charles – Longwy – Mont St. Martin – Rodange
- Ligne 399 Saulnes – Herserange – Longlaville - Rodange
- Ligne Meuse-Express Etain – Aumetz – Esch/Alzette- Luxembourg

Cette dernière ligne, introduite en 2006, a été améliorée dans son offre fin 2007 de sorte à offrir 6 voyages aller et 6 voyages retour par jour ouvrables.

Fin 2007, les études d'une nouvelle relation routière entre la Vallée de la Fensch (Hayange/Thionville) ont été entamées.

Le tarif luxembourgeois est appliqué sur l'ensemble des lignes transfrontalières prémentionnées.

Allemagne – Luxembourg

Compte tenu d'une offre limitée de communications par trains entre l'Allemagne et le Grand-Duché, plusieurs lignes publiques d'autobus ont été créées déjà dans le passé en

vue de subvenir aux besoins de mobilité des quelques 25.000 à 30.000 frontaliers allemands. Il s'agit des lignes suivantes :

- Ligne 116 Schweich – Sirzenich – Luxembourg
- Ligne 118 Trier – Mesernich – Luxembourg
- Ligne 132 Nittel – Grevenmacher – Luxembourg
- Ligne 155 Saarlouis – Mertzig – Luxembourg
- Ligne 157 Saarbourg – Wincheringen – Luxembourg
- Ligne 401 Bitburg – Echternach – Luxembourg

Depuis le 1er mars 2007, la liste ci-dessus a été complétée par la nouvelle ligne 134 Konz – Grevenmacher – Luxembourg.

La coopération transfrontalière au niveau de l'éducation scolaire a eu pour effet l'ouverture du premier lycée transfrontalier à Perl (D) en septembre 2007. Deux lignes scolaires ont été introduites à cet effet au départ du Luxembourg, à savoir :
- Ligne 178 Fentange – Mondorf – Perl
- Ligne 182 Remich – Schengen – Perl /

La tarification luxembourgeoise est appliquée sur toutes les lignes prémentionnées. Un supplément (par jour ou par mois) est exigé pour les destinations plus éloignées en Allemagne (Trier – Schweich – Saarbourg – Mertzig – Saarloius).

• **Nouveautés dans le transport public**

Sur le plan de l'innovation, l'année 2007 a été marquée par la présentation du premier autobus hybride à double articulation à Luxembourg, où pendant la période du 16 au 20 septembre ce véhicule a circulé sur les lignes publiques luxembourgeoises.

Les résultats de ces essais étaient concluants à tel point qu'une mise en service de tels véhicules dans les réseaux urbains à Luxembourg est étudié.

• **Tarifs**

Le 1er juillet 2007, les tarifs appliqués sur tous les réseaux de transport public luxembourgeois ont été réaménagés dans l'intérêt des usagers.

Le billet courte distance (valable une heure sur un trajet limité) a été modifié en billet courte durée, valable deux heures sur tout le réseau. Le prix de 1,50 € a été maintenu.

Le Ministère a par ailleurs introduit des nouvelles offres de titres de transport telles que :

- la carte senior, accessible pour toute personne âgée de 60 ans et plus au prix de 50 €,
- l'abonnement annuel au prix de 9 abonnements mensuels,

- un billet week-end valable les jours de fin de semaine au prix modique de 6 € utilisable par 6 personnes,
- le transport public a été rendu gratuit à tous les jeunes de moins de 12 ans (jusque là 6 ans),
- l'usage des cartes d'invalidité a été facilité pour tous les concernés.

• **Projet de tarification électronique e-go**

Le projet de tarification électronique, en cours d'élaboration, prévoit l'introduction d'une carte à puce, servant de titre de transport aux voyageurs. Ladite carte pourra être chargée d'un billet ou abonnement au choix du client. Elle sera validée sans contact par des oblitérateurs installés sur les quais des gares et dans les autobus.

Par un système appelé « Autoload », la carte pourra être chargée automatiquement aux prédits oblitérateurs, donc sans devoir passer auprès d'un guichet de vente.

Dans sa séance publique du 23 mai 2007, la Chambre des Députés a adopté une motion par laquelle elle invite le Gouvernement e.a. à implémenter le système de perception tarifaire électronique « e-go de base » sous la responsabilité du Ministère des Transports endéans 12 mois.

L'introduction du système e-go sera dès lors prévue pour les mois de juin 2008.

Au cours de l'année 2007, le système a été développé sous la régie d'un « projet management », et sur base d'un consensus trouvé entre les opérateurs du transport public concernés.

Le Syndicat des TICE

Suite aux grands efforts déployés lors des années précédentes 2005 et 2006, dans l'offre de ses lignes publiques d'autobus, cette offre a pu être consolidée en 2007 moyennant la mise en service de matériel roulant nouveau et grâce à l'ouverture des nouvelles installations des garages au site des TICE à Esch-sur-Alzette.

Par ailleurs, une offre adaptée aux besoins faibles en début du site Belval a été installée par les TICE à partir de mai 2007. Cette offre évoluera en fonction du développement futur du site.

2.2.2.2. 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 161, est attaché au poste central de Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbrück.

Luxembourg	Echternach	Ettelbrück
125	20	16

Pendant l'exercice 2007, le personnel de conduite a totalisé 5.001.935 km, dont 4.821.294,50 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 199 véhicules de service.

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.

Si le comité de pilotage a continué ses travaux, il convient de relever en particulier la journée de réflexions et d'échanges d'expériences avec des experts des réseaux voisins qui a été organisée par le ministère des Transports le 14 novembre 2007 pour tous les acteurs susceptibles de contribuer directement ou indirectement à la sûreté dans les transports publics.

L'objectif de ladite journée a été de favoriser un échange d'expériences entre les acteurs luxembourgeois du secteur des transports publics et les experts des réseaux voisins sur les mesures et dispositions mises en place par les opérateurs des réseaux voisins pour prévenir les problèmes liés à la sûreté dans les transports publics. Cette journée a permis de :

1. faire le point sur les données liées à la sûreté dans les transports publics ;
2. faire connaître les stratégies et actions mises en œuvre sur les réseaux étrangers pour lutter contre le sentiment d'insécurité ;
3. identifier les bonnes pratiques susceptibles d'être mises en œuvre sur le réseau luxembourgeois.

2) Assermentation des agents de contrôle

Le ministre a procédé à l'assermentation de 99 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.

Late Night Bus' 2007

En 2007, 235.000 € ont été mis a disposition pour l'allocation de subsides aux communes exploitant un service 'Late Night Bus', compte tenu des effets bénéfiques de ces services sur le comportement des particuliers face aux transports publics, d'une part, et sur la sécurité routière, d'autre part.

L'introduction d'un tel subside misait à inciter les communes à assumer leur responsabilité collective en matière de transports en commun, c'est pourquoi il a été retenu de subventionner les dépenses encourues par les communes pour un 'Late Night Bus', sans pour autant dépasser 0,75 € 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, 80 communes, soit 69%, ont bénéficié d'un subside de 202.091 € au total. Depuis 2005, le nombre de communes subventionnées a augmenté de plus 50%.

Type de service LNB	régulier	itératif	**total**	restant
Nombre de communes	24	56	**80**	36
Population	183.302	101.367	**284.669**	191.518
Subside demandé 2007	304.571 €	113.493 €	**443.040 €**	/
Subside accordé 2007	128.447 €	73.644 €	**202.091 €**	32.909 €

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

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

Le Late Night Bus régulier peut être comparé aux lignes de bus traditionnelles, offrant un service hebdomadaire et cadencé suivant des horaires fixes et valables pendant une saison ou un an. En effet, ce type de service se concentre exclusivement sur la desserte de la Ville de Luxembourg. Il est exploité par 23 communes regroupant presque 183.302 personnes, dont 45% sont des habitants de la Ville de Luxembourg.

Les ‘Late Night Bus’ dits itératifs se situent dans l’Est, l’Ouest et surtout dans le Nord du pays et les communes afférentes participent financièrement à des associations organisant des transports en commun suivant les besoins régionaux. Des courses sont organisées hebdomadairement, tandis que les trajets et les horaires varient selon les activités d’intérêt commun (bals, manifestations, etc.). Ce type de service est offert par 56 communes, ce qui fait en sorte une augmentation de 75% depuis 2005, et regroupe 101.367 personnes. 36% des subsides ont été alloués au profit de ces communes.

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

2.3.1. Les critères de base et la base légale

L'organisation et le financement des transports de l'éducation différenciée reposent sur plusieurs lois :

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

2) 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.

3) 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.

4) 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.

2.3.2. 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. La situation actuelle

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

- Ainsi, un nombre impressionnant de nouveaux foyers, écoles et centres spécialisés ont-ils été intégrés dans les transports de l'espèce.

- La desserte d'Ecoles professionnelles et de Lycées a été améliorée dans l'intérêt des élèves handicapés physiques, la durée des courses ne dépassant que très rarement les 50 minutes.

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

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

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

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

En guise de conclusion les points suivants peuvent être retenus :

- Tous les Centres spécialisés bénéficient d'une desserte individuelle. Effet bénéfique : la durée des courses a été raccourcie très sensiblement.

- Le Ministère des Transports veille à ce que la durée des diverses courses (292 unités) ne soit pas supérieure à 45 minutes. Toutefois, un dépassement d'une dizaine de minutes est admis dans des situations exceptionnelles (p.ex. : domiciles isolés d'élèves – convenance personnelle des parents d'élèves dans le choix de l'institut spécialisé).

- S'y ajoutent quelques rares courses dont la durée est supérieure à 55 minutes. Il s'agit notamment de transports Nord → Sud ou Centre → Nord.

- Le Ministère des Transports prête une attention particulière à la qualité du matériel roulant. Tous les transports sont effectués au moyen d'un matériel

roulant adapté, répondant aux sévères critères imposés du point de vue sécurité, confort et rapidité.

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) ;
- possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes normales ou de 3 chaises roulantes électriques à l'intérieur des autobus (17 places assises) ;
- possibilité d'intégration et de fixation de 5 chaises roulantes à l'intérieur des autobus (30 places assises) ;
- possibilité d'intégration et de fixation de 12 chaises roulantes à l'intérieur des autobus (plus de 30 places)

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

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

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

2.3.5 Le conditionnement des transports

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

- Ainsi, et pour le plus grand bien des personnes transportées, tous les transports sont-ils effectués moyennant un matériel roulant de haut standard technique, offrant toutes les garanties en matière de sécurité, de confort et de rapidité.

2.3.6. Le matériel spécial supplémentaire

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

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

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

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

2.3.7. Les exigences contraignantes relatives au personnel de conduite

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

2.3.8. La surveillance et la responsabilité à l'intérieur des moyens de transport

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

- Les élèves en âge scolaire transportés (primaire et préscolaire) portent obligatoirement autour du cou une fiche d'identité plastifiée, avec photo récente, et munie des données suivantes :

    - nom, prénom et adresse complète de l'élève ;
    - adresse du Centre spécialisé fréquenté ;
    - numéros téléphoniques privés et de service des parents d'élèves.

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

2.3.9. Les critères d'intervention du Ministère des Transports

Conformément à la demande des Ministres en charge de l'Education Nationale et de la Famille, le Ministère des Transports, outre les transports vers et en provenance des instituts et des services d'éducation différenciée, se porte garant depuis l'an 2000

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

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

- de l'organisation de transports permettant l'insertion et la réinsertion des handicapés physiques dans la vie professionnelle (travailleurs handicapés), dont les horaires de travail ne concordent pas avec les horaires de classe des élèves de l'éducation différenciée (décision du Gouvernement d'engager chaque année une cinquantaine de handicapés physiques dans les services de l'Etat ;

- de l'organisation, à la demande du Ministère de l'Education Nationale, des transports dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire) ;

- de l'organisation des transports effectués dans le cadre de programmes de thérapie de rééducation fonctionnelle et physique ;

- de l'organisation des transports spécifiques des Centres Sociaux éducatifs de l'Etat en faveur de jeunes en mal d'insertion ou de réinsertion sociale ;

- de l'organisation des transports en relation avec les très nombreux séjours d'observation sur avis de la CMPP (Commission médico – psycho – pédagogique) ;

- de l'organisation des transports du C.H.N.P. et des Ateliers Thérapeutiques professionnels et de Formation des Adultes (tel le Blannenhém à Berschbach ou l'Institut pour Déficients Visuels à Bertrange) ;

- de l'organisation des transports spécifiques vers le Centre de Rééducation Nationale (CRNF) (actuellement N100 courses), à la demande de Monsieur le Ministre de la Santé ;

- de l'organisation dans l'intérêt de l'éducation différenciée et de la logopédie des transports spécifiques vers l'étranger à des fins culturelles, sportives et éducatives, ceci à la demande de Madame la Ministre de l'Education Nationale.

Faits très importants :
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 :	3200 kg

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.

2.3.10. Les dessertes assurées depuis 2000

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

*-2	ALZ-1	Dahl	**(F)**
	ALZ-2	Bonnevoie	**(F)**
	ALZ-3	Dommeldange	**(F)**
	ALZ-4	Dahl	**(F)**
	ALZ-5	Berchem	**(F)**
	A.P.E.M.H.	Château de Bettange/Mess	**(R)**
		Centre Nossbierg	**(F)**
		Foyer Differdange	**(F)**
		Foyer Niedercorn	**(F)**
		Foyer Obercorn	**(F)**
		Z.I. Wolsernord	**(R)**
		Parc Merveilleux-Bettembourg	**(R)**
		Hosingen	**(R)**
***-2**	Assurances Sociales	Rte d'Esch – Luxembourg	**(R)**
***-2**	Administration de l'Emploi	Esch/Alzette	**(R)**
***-1**	Ateliers thérapeutiques	Walferdange	**(R)**
***-1**	Ateliers thérapeutiques	Schieren	**(R)**
***-1**	Ateliers thérapeutiques	Mersch	**(R)**
***-2**	Administration de l'Environnement	Rue Ruppert - Luxembourg	**(R)**
***-1**	Administration des Contributions	Luxembourg	**(R)**
***-3**	Administration des Bâtiments Publics	Luxembourg	**(R)**
	Athénée	Luxembourg	**(I)**
***-2**	Atelier Thérapeutique Equestre	Mondercange + Capellen	**(AS)**
***-1**	Atelier Thérapeutique	Dittgesbach	**(R)**
***-3**	Banque Dexia	Luxembourg	**(R)**
***-1**	Bâtiment Tour	Kirchberg	**(R)**
	Centre Gruberbierg	Wiltz	**(R)**
*	Centres d'Education différenciée	**Clervaux**	**(I)**
		- Foyer LULLANGE	**(F)**
		*- Garderie Calimero-Basbellain	**(F)**
		Differdange	**(I)**
		Echternach	**(I)**
		Esch/Alzette	**(I)**
		Rue Pierre d'Aspelt	**(I)**
		- Classe de cohabitation-Dreiborn	**(I)**
		- Classe spéciale Allée Mansfeld (LUX)	**(I)**
		- Ecole Montée de Clausen	**(I)**
		- Ecole primaire Bisserwee	**(I)**
		- Ecole – rue Batty Weber	**(I)**
		- Ecole primaire – rue Verdi	**(I)**
		Olm	

		- Ecole Centrale Kehlen - Classe orthopédagogique-Bertrange (SREA) - Ecole primaire- rue Eisenhower - Ecole préscolaire - Olm	**(I)** **(I)** **(I)** **(I)**
		- Ecole préscolaire - Goeblange - Classe orthopédagogique - Steinfort **Pétange** **Redange/Attert** - Ateliers protégés **Roeser** **Rumelange** **Warken**	**(I)** **(I)** **(I)** **(I)** **(R)** **(I)** **(I)** **(I)**
***-2**	Centre Universitaire	Luxembourg	**(I)**
	Centre d'Intégration Scolaire	Cessange	**(I)**
	Centre d'Orthopédagogie	Walferdange - Ateliers Thérapeutiques-Walferdange - Foyer Bettendorf - Bonnevoie	**(I)** **(R)** **(F)**
	CRNF	Luxembourg - Kirchberg	
	Centre de Logopédie	- Val St. André - Luxembourg - Centre Régional - Hosingen	**(I)** **(I)**
*	Centre de Pédopsychiatrie (Centre du Jour) Centre du Jour « Gölle Joren » Centre Informatique de l'Etat Centre Propédeutique « Paerd's Atelier » Centre pour Déficients Visuels	- rue Barblé - Luxembourg Dudelange Luxembourg Merscheid Rue Federspiel-Luxembourg - Ateliers Espoir-Strassen	**(I)** **(F)** **(R)** **(R)** **(I)** **(R)**
***-1**	CHNP	Ettelbruck	**(R)**
***-1**	Citabel	Leudelange	**(R)**
***-1**	Centre Scolaire	Wincrange	**(I)**
***-3**	Crédit Agricole	Luxembourg	**(R)**
***-1**	Color Steinhäuser	Leudelange	**(R)**
***-1**	Clinique St. Thérèse	Luxembourg	**(R)**
***-1**	Coopérative Lellinger-Gaart	Lullange	**(R)**
	Cours – Airtramp	Luxembourg – Rollingergrund	**(AS)**
***-2**	CSEE – Dreiborn	Dreiborn	**(IS)**
***-2**	CSEE-Schrassig	Schrassig	**(IS)**
*	Centre de Communications du Gouvernement	Senningen	**(R)**
	Centre Sportif	Weiler-la-Tour	**(AS)**
	Commission Européenne	Rue Stumper – Gasperich	**(R)**
*	Croix Rouge (Kannervilla)	Bertrange	**(F)**
	Centre Scolaire	Harlange	**(I)**

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

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

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

Remarques :

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

2.3.11. Les données statistiques

Extension progressive de lignes

Année	Nombre de courses journalières
1991 - 1992	66 (avant la réorganisation)
1992 - 1993	88 (1ère 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 2001 - 2002 2002 - 2003 2003 – 2004 2004 – 2005 2005 – 2006	211 237 268 292 **a)** dont diverses courses ne fonctionnent qu'une ou deux fois par semaine. 321 **b)** dont diverses courses concernent 389 l'insertion ou la réinsertion d'handicapés physiques dans la vie professionnelle. **c)** dont diverses courses fonctionnent dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire)

Moyens de transports utilisés

	En 93/94	En 94/95	En 95/96	En 96/97	En 97/98	En 98/99	En 99/00	En 00/01	En 01/02	En 02/03	En 03/04	En 05/06	En 06/07
Minibus (9 places)	**71**	**91**	**97**	**115**	**125**	**150**	**161**	**156**	**175**	**195**	**227**	**286**	**302**
Bus (17 places)	**17**	**16**	**16**	**18**	**24**	**28**	**30**	**44**	**46**	**49**	**42**	**44**	**46**
Bus (30 places)	**4**	**6**	**6**	**5**	**4**	**5**	**4**	**4**	**6**	**4**	**8**	**16**	**17**
Bus (supér. à places)	**6**	**9**	**11**	**10**	**8**	**8**	**7**	**7**	**10**	**20**	**15**	**20**	**22**
Total	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268	292	366	387

Kilométrage journalier parcouru

	En 93/94	En 94/95	En 95/96	En 96/97	En 97/98	En 98/99	En 99/00	En 00/01	En 01/02	En 02/03	En 03/04	En 05/06	En 06/07
Minibus (9 places)	**11005**	**14364**	**16603**	**20226**	**21433**	**25628**	**26339**	**28070**	**32665**	**35165**	**40975**	**51050**	**53270**
Bus (17 places)	**2058**	**2150**	**2405**	**2905**	**3585**	**4625**	**5558**	**7303**	**9225**	**9895**	**7565**	**8525**	**8775**
Bus (30 places)	**230**	**760**	**770**	**630**	**530**	**635**	**545**	**547**	**825**	**610**	**1925**	**2315**	**2515**
Bus (supér. à places)	**650**	**1025**	**1340**	**1160**	**885**	**950**	**820**	**940**	**1635**	**3525**	**3365**	**3575**	**4175**
Total	13943	18299	21118	24921	26433	31838	33262	36860	44350	49195	53830	65865	68735

Clientèle transportée

a)	Nombre des élèves transportés **journellement**	+/- 1.500 unités
b)	Séjours d'observation de courte durée **par an**	+/- 1.800 unités
c)	Changements d'adresse **définitifs** d'élèves nécessitant le réaménagement **intégral** des trajets arrêtés en début d'année scolaire	+/- 270 unités par an
d)	Changements d'adresse **temporaires** d'élèves nécessitant le réaménagement **partiel** des trajets journaliers existants	+/- 480 unités par an

2.4. Les activités de la Communauté des Transports

2.4.1. La mise en place de la centrale de mobilité

La priorité absolue en 2007 de la Communauté des Transports a été l'aboutissement 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** s'est réalisée en trois étapes. Les deux premières phases avaient pour objet l'activation du site internet avec son horaire intégré et le fonctionnement du centre d'appel, puis dans la foulée l'ouverture du centre d'accueil dans les locaux de la gare centrale de Luxembourg-Ville. A la fin de l'année 2007, la centrale de mobilité comptait 10 collaborateurs.

2.4.2. Le système d'information intégré

Le site "mobilitéit.lu" est le portail de communication et d'information destiné au grand public. L'horaire intégré en constitue la partie maîtresse. Ce moteur de recherche d'itinéraires développé par la société Hacon est très largement répandu en Europe.

L'horaire intégré consiste en la mise en place d'informations au niveau national 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.

Depuis le lancement du site internent et de son horaire intégré, les recherches d'itinéraires et d'horaires ne cessent d'accroître et se chiffrent actuellement en moyenne à cent mille demandes par mois. Le site internet a accueilli depuis son « *go-live* » en février 2006 plus de 4 millions de visiteurs.

Au courant de l'année 2007 la Communauté des Transports a étendu son horaire intégré. L'utilisateur n'a plus besoin de connaître les noms des arrêts mais peut également effectuer sa recherche d'itinéraires en entrant une adresse spécifique. L'extension de la recherche d'adresse à adresse se fait par l'intermédiaire d'une couche logicielle supplémentaire appelée GIS Framework. Ce serveur géographique permet la visualisation des plans et cartes sur Internet et facilite la saisie des adresses de départ et d'arrivée. Ainsi une adresse peut être saisie directement ou bien à partir d'une carte digitale.

La Communauté des Transports coopère 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 s'est associée à ce projet afin d'offrir aux utilisateurs toutes les informations concernant les horaires des transports publics des régions voisines faisant également partie du projet. Les démarches préparatoires pour pouvoir mettre le système à la disposition du grand public se sont finalisées en 2007.

2.4.3. Le centre d'appel

Le centre d'appel qui constitue la deuxième phase de la mise en place de la Mobilitéitszentral est devenu opérationnel 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. Le nombre d'appels par mois se chiffre momentanément autour de 2.500 unités, tendance croissante.

2.4.4. Le centre d'accueil

Depuis le 24 mai 2007, le centre d'accueil de la Mobilitéitszentral, situé dans la gare centrale de Luxembourg-Ville, a ouvert ses portes.

Les missions principales relatives au fonctionnement du centre d'accueil consistent:

- à gérer les fonctions "information" et "conseil" relatives aux différents réseaux de transports publics en place, incluant les services nationaux, communaux et transfrontaliers régionaux (à l'exclusion du service voyageurs international dont les CFL sont en charge),
- à assurer la vente des titres de transport, l'information sur les horaires du transport en commun et la diffusion de matériel d'information en matière de transports publics.

Le centre d'accueil est ouvert du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00 et les samedi/dimanche de 10h00 à 18h00. Le nombre de visiteurs par jour se chiffre momentanément autour de 1.000 unités, tendance croissante.

2.4.5. Les propositions en matière d'organisation des transports publics

1) Proposition concernant une modification des tarifs

Lors de sa séance du 13 mars 2007 le conseil d'administration de la Communauté des Transports a approuvé une proposition concernant une modification des tarifs, élaborée par la direction de la Communauté des Transports en coopération avec les opérateurs. Un aspect primordial de cette proposition en matière des tarifs était de garantir un maximum de confort aux utilisateurs. La Communauté des Transports a proposé deux différents types de billets unitaires, ainsi que d'autres modifications qui sont une plus-value pour les utilisateurs. Le but de ces propositions était de trouver une tarification transparente et compréhensible pour tous les utilisateurs. Un autre aspect important a été d'encourager les usagers à utiliser les produits "carnet" et "abonnement", ceci notamment en vue de diminuer les temps d'embarquement et d'augmenter donc la ponctualité du service en déchargeant davantage le chauffeur de la vente de tickets. La nouvelle tarification est entrée en vigueur le 12 juin 2007.

2) Projet-pilote transport à la demande

Suite aux analyses des résultats de comptages des usagers dans les autobus du réseau RGTR réalisées en 2005/06, Monsieur le Ministre des Transports a mandaté la Communauté des Transports à réaliser un projet pilote de transport à la demande d'une durée d'un an dans une région bien définie. Ce moyen de déplacement vise à compléter le service offert par les lignes régulières des transports publics dans les régions périurbaines et rurales, afin de mieux répondre aux besoins des usagers des transports publics et pour améliorer la mobilité des citoyens. De plus les résultats du projet pilote seront utilisés pour réorganiser les lignes publiques d'autobus assurées par la RGTR.

Dans la phase conceptuelle, le Ministère des Transports et la Communauté des Transports se sont mis d'accord sur le canton de Capellen comme région cible du projet pilote. Il est prévu que le projet-pilote débutera au courant de la période d'été 2008.

3) Le projet de reconversion des friches industrielles sur le site Esch/Belval

La Communauté des Transports préside le groupe de travail « mobilité » (suite à la proposition du Ministre des Transports) 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 confiée consiste 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. La mise en place d'un concept de mobilité en plusieurs étapes pour les transports en commun pour la période 2008 à 2021 est prévue. Afin de réaliser ce concept, la Communauté des Transports est conseillée par un bureau d'études. En effet, contrairement aux autres acteurs qui ont à défendre chacun leurs propres intérêts, la Communauté des Transports joue un rôle « d'arbitre » pour arriver à un compromis entre les différents intérêts en jeu.

4) Le projet « e-go »

Le Ministère des Transports, en coopération avec les opérateurs de services de transports publics, compte introduire un nouveau système de perception tarifaire à l'aide d'une carte à puces et utilisant la technologie « sans contact ».

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

2.4.6. Autres activités

Dans le cadre de l'accomplissement de ses missions, la Communauté des Transports est devenue 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 transport ; 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 2 du CESGR (Comité économique et sociale de la Grande Région) dont l'objet est la Grande Région comme espace de mobilité et notamment les perspectives d'avenir des transports en commun.

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. Le comité 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.

e. le groupe de travail technique Tram Esch-Sanem qui fonctionne sous la tutelle du Ministère des Transports, se compose de représentants du Ministère des Transports, du Ministère des Travaux publics, de l'Administration des Ponts et Chaussées et de la Direction de

l'Aménagement du Territoire. Le groupe de travail a pour mission d'analyser la faisabilité d'un tram dans la région Sud.

2.4.7. Le développement de formes alternatives de mobilité

Dans le cadre de sa mission de développement de formes alternatives de mobilité, la CdT a élaboré au courant de l'année 2007 les démarches nécessaires pour pouvoir lancer en 2008 une action concrète dans ce domaine. Le but de cette action sera de susciter le réflexe de prendre le vélo au quotidien et dans les loisirs.

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

1) Les campagnes de lancement et de notoriété

En vue du lancement de la centrale de mobilité, à savoir du site internet, avec son horaire intégré, du centre d'appel et du centre d'accueil, une campagne de promotion et de notoriété 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 et à la télévision. La Communauté des Transports a aussi fait recours à son propre site internet et d'autres sites internet.

2) La semaine de la mobilité

La Communauté des Transports a participé aux activités en relation avec la semaine de la mobilité 2007.

Placée sous le signe de la mobilité urbaine et organisée, en collaboration avec RTL, par le Ministère des Transports, le Ministère de l'Environnement et la Communauté des Transports, la semaine de la mobilité s'est déroulée du 15 au 23 septembre 2007. Au Grand-Duché, le focus de cette initiative européenne était placé sur la promotion des transports en commun, c'est-à-dire sur les formes alternatives au transport individuel.

La Communauté des Transports a participé activement aux réunions d'organisation. Elle a également financé l'habillage complet d'un bus des CFL servant à promouvoir le thème de la semaine de la mobilité « D'Strooss nei erliewen ! ».

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 sont affectées à des projets liés directement au développement des transports publics. En mars 2007, sous le slogan «*Transit fait bouger l'affichage* », les nouvelles solutions d'affichage grand format sur les bus au Luxembourg ont été lancées. Le produit dénommé « *TRANSIT* **»** a été dès le début un vif succès et a modifié l'utilisation du media affichage, répondant ainsi aux besoins des

annonceurs. Au courant de l'année 2007, 50 campagnes distinctes avec un total de 422 bus ont été réalisées.

4) Cellule Accès Réseau

L'horaire de service 2008, entré en vigueur le 9 décembre 2007, est le premier horaire entièrement réalisé sous la responsabilité de la cellule « accès réseau ». Cet horaire a été élaboré en collaboration avec les concepteurs d'entreprises ferroviaires.

Pour la période horaire 2008, 1503 sillons réguliers étaient alloués au 9 décembre, 2007 dont 961 au trafic voyageur et 300 au trafic fret. 242 sillons étaient des parcours de service ou des locomotives circulant à vide. Ces 1503 sillons représentaient 346 997 circulations de trains prévues pour un total de 8 333 056 km.

En ce qui concerne la période horaire 2007, la cellule « accès réseau » a établi 14 avis-horaires concernant 870 sillons réguliers modifiés ou créés lors des adaptations mensuelles de l'horaire de service.

En outre, elle a établi 301 avis-trains relatifs à quelque 10.500 modifications de sillons ou créations de sillons ad-hoc.

Au cours de la période horaire 2007, 3 entreprises ferroviaires ont effectué du transport de marchandises sur le réseau ferré luxembourgeois et 1 dans le secteur du transport de voyageurs.

5) Activités diverses

En date du 26 mars 2007, la Communauté des Transports a participé, en coopération avec les SNCFL, à la *« Journée de Politesse »* au Lycée technique privé Sainte-Anne à Ettelbruck. Cette initiative était liée au programme de la campagne de sensibilisation de la sécurité dans les transports en commun.

La Communauté des Transports a participé activement à la première semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière qui s'est déroulée du 23 au 29 avril 2007. En date du 27 avril 2007, lors de la journée des acteurs oeuvrant en matière de la sécurité routière, action organisée sur initiative du Ministère des Transports, la Communauté des Transports était présente avec un stand d'information de sa centrale de mobilité, installé dans les locaux de l'Utopolis.

Pendant la Foire du Printemps 2007 qui s'est déroulée du 4 au 13 mai 2007 à la LUXEXPO, la Communauté des Transports était présente avec un stand d'information de sa centrale de mobilité.
En date du 31 mai 2007 la Communauté des Transports a pris part comme orateur à la session annuellement organisée par la Deutsche Bahn, qui s'est tenue à Luxembourg-Kirchberg. En présence des directeurs des communautés des transports allemandes, le représentant de la CdT a tenu un exposé qui portait plus particulièrement sur le sujet des transports en commun transfrontaliers.

Le dimanche 3 juin 2007 la Landakademie (Leader + Région Redange-Wiltz) a organisé pour la première fois l'événement *«Lernfest»* (célébration d'apprentissages) qui s'est déroulé à Hosingen. A cette occasion la Communauté des Transports a participé avec un stand d'information de sa centrale de mobilité.

Du 11 juin jusqu'au 14 juin 2007, la Communauté des Transports a participé avec un stand d'information de sa centrale de mobilité aux portes ouvertes des institutions européennes à Luxembourg-Kirchberg.

A l'Oekofoire 2007, 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.

Les 6 et 7 novembre 2007 la Communauté des Transport a participé comme orateur à un séminaire au titre *« Ein Verkehrsmarkt mit besonderen Kundenbedürfnissen, neuen Perspektiven für Verkehrsunternehmen und Chancen für die regionale Entwicklung »* organisé à Dresde par le *Verkehrsverbund Oberelbe*. L'exposé de la Communauté des Transports a abordé la mobilité transfrontalière dans la Grande Région Saar Lor Lux.

Dans le cadre de la conférence tenue en date du 22 novembre 2007 relative au concept intégré *"mobil 2020 - Mobilitéit déi beweegt"*, organisée par le Ministère des Transports, la Communauté des Transports a présenté les premiers résultats concernant sa centrale de mobilité.

En date du 7 décembre 2007 la Communauté des Transports a pris part comme orateur à un séminaire au titre « mobilité transfrontalière » organisé par le Ministère de la Famille et de l'Intégration qui s'adressait aux représentants d'associations de et pour personnes handicapées ainsi qu'aux décideurs dans les domaines des bâtiments publics, des transports ainsi que de l'information et de la communication.

3. Transports aériens

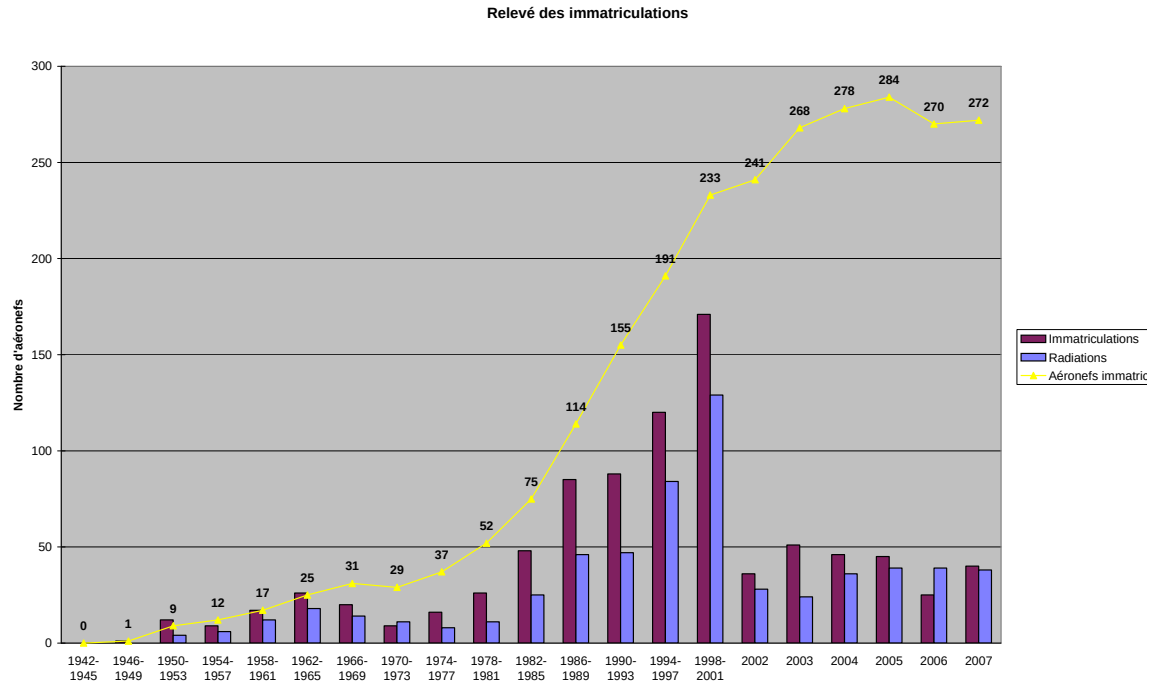
3.1. Le domaine de la navigabilité

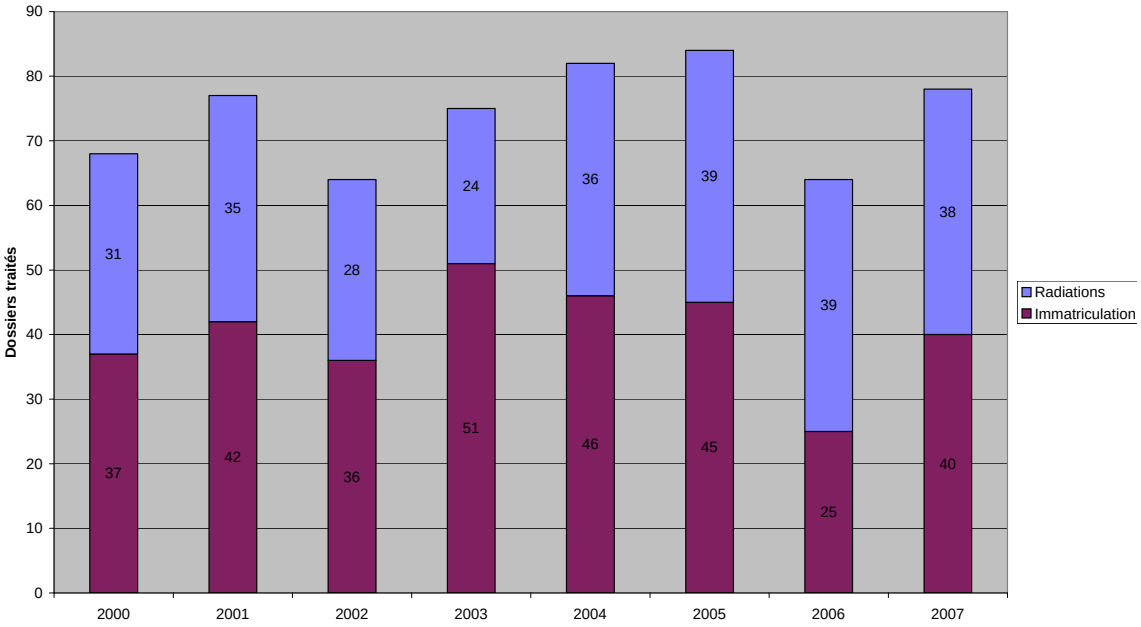
Registre des aéronefs / Tendances générales

Après une chute du nombre d'immatriculations en 2006, leur nombre a presque doublé en 2007. Le nombre de radiation étant resté stable, nous avons enregistré une légère augmentation du nombre d'aéronefs immatriculés au Luxembourg par rapport à 2006.

Le registre luxembourgeois des aéronefs compte actuellement 272 aéronefs.

Le nombre de dossiers traités en 2007 était de 78, un chiffre en hausse, dû à la hausse du nombre des immatriculations.



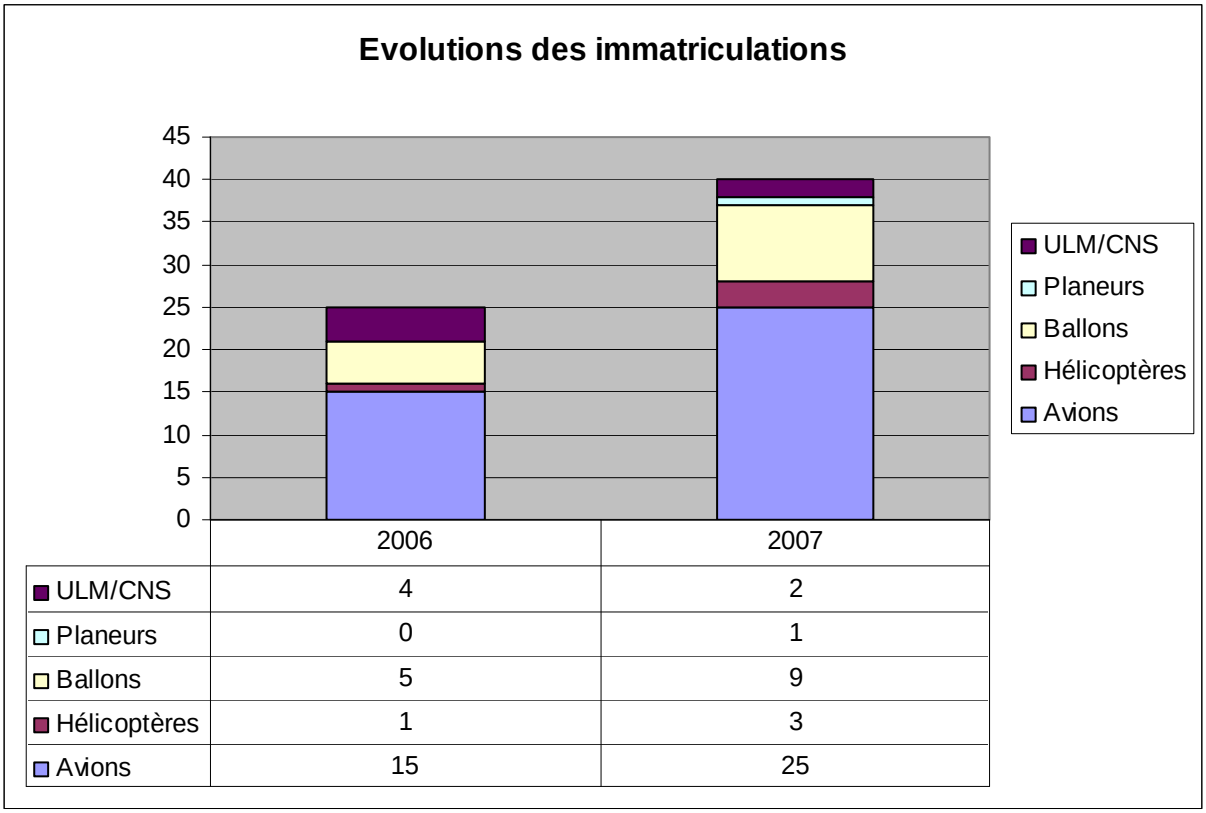


Immatriculations 2007

En 2007, le nombre d'aéronefs immatriculés a augmenté de 2 unités, ce qui correspond à une augmentation très légère de 0.74%.

L'augmentation affecte majoritairement les gros avions au dessus de 5.7 tonnes, dont seulement 8 avaient été immatriculés en 2006 mais 14 en 2007.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	**2007**
Immatriculations	42	36	51	46	45	25	**40**
Radiations	35	28	24	36	39	39	**38**
Augmentation/Diminution nette	7	8	27	10	6	-14	**2**
Pourcentage	3.09%	3.43%	11.20%	3.73%	2.15%	-4.92%	**0.74%**
Total	233	241	268	278	284	270	272



	2006	2007
ULM/CNS	4	2
Planeurs	0	1
Ballons	5	9
Hélicoptères	1	3
Avions	15	25

Concernant l'exploitation des aéronefs immatriculés en 2007, le nombre d'aéronefs a augmenté pour chaque activité. Cependant, le nombre d'aéronefs exploités en transport commercial a augmenté de façon significative par rapport aux immatriculations en 2006.

Agréments de navigabilité

En 2007, la DAC n'a enregistré aucune nouvelle demande d'approbation PART 145 mais a finalisé l'approbation de CAE AVIATION.

		Etat au 31 décembre 2007		
		Valide	**Suspendu**	**En cours**
Ateliers	CARGOLUX	X		
	LUXAIR	X		
	CAE AVIATION	X		
	GA MAINTENANCE	X		
	HUSKY			X
	EUROCOMPOSITES			X

16 audits ont été effectués en 2007 dont 4 ont donné lieu à un audit de suivi (spotcheck).

Aucun audit n'a donné lieu à des non conformités abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte à la sécurité du vol.

		Nombre d'inspections
Audits	Extension d'activité	6
	Certification initiale	1
	Validité continue	9
	Spotcheck	4

La procédure d'audit basée sur l'utilisation des formulaires de réponse (audit reponse document, ARD) est maintenant bien comprise et suivie par les opérateurs ainsi que par les inspecteurs.

Licences de mécanicien d'avion

La DAC a participé à l'organisation de plusieurs sessions d'examen en 2007 pour la délivrance de la formation de base pour la licence de mécanicien d'avion PART 66.

19 nouvelles licences de mécaniciens ont été délivrées en 2007. 69 licences de mécaniciens ont été modifiées. Ces nombres devraient se stabiliser vu que la DAC a terminé le processus de conversion pour les licences de mécanicien d'avion début 2007.

Certificats individuels

Certificat	2006	2007
Autorisation de vol	27	31
Certificat acoustique	70	51
Certificat de navigabilité	38	42
Certificat de navigabilité pour export	2	2
Certificat de navigabilité spécial	8	4
Certificat d'examen de navigabilité	201	199
Certificat d'examen de navigabilité spécial	2	1
Total	**348**	**330**

330 certificats individuels ont été délivrés en 2007. Ce nombre est légèrement en baisse par rapport à 2006, dû au fait que presque tous les avions ont maintenant un certificat acoustique, ce qui n'était pas le cas en 2006. Le chiffre des certificats acoustiques devrait encore baisser en 2008 pour rejoindre exactement celui des certificats de navigabilité.

Visas techniques

En 2007, l'EASA a demandé l'avis technique à la DAC sur 17 dossiers de modifications mineures, dont 3 sont toujours en cours d'élaboration.

Approbations de manuels

La DAC dispose depuis mai 2007 d'un outil pour tracer les approbations de manuels du domaine de la navigabilité. Cet outil permet d'évaluer le temps de traitement pour les approbations de manuels.

La DAC a traité 51 demandes d'approbations de manuels, dont 10 sont toujours en cours d'examen.

	Clôturés	Ouverts	Temps de traitement moyen par manuel
Maintenance programmes	23	8	43 jours
Spécifications de gestion d'entretien	12	1	19 jours
Manuel d'organisme d'entretien	5	1	9 jours
Manuel d'organisme de formation	1	0	48 jours
Total et moyenne globale	41	10	33 jours

Même si le temps de traitement moyen pour l'approbation d'un manuel de navigabilité se situe autour de 33 jours, on constate encore des variations qui vont de 8 jours au mieux à 83 jours pour certains manuels.

La DAC approuve uniquement les manuels du moment où une copie papier de la version finale est envoyée à la DAC. Certains traitements ont pris du retard du seul fait que ces versions finales n'étaient pas disponibles, l'analyse du manuel ayant cependant été terminée. Un rappel de la procédure a été envoyé aux différents organismes, ce qui devrait faire diminuer le temps de traitement moyen en 2008.

3.2. Le domaine de la navigation aérienne

I) 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 (3), manifestations et spectacles (4), prises de vues aériennes (1), atterrissages hors aérodrome (2), construction d'éoliennes (0), construction de tours et bâtiments (7), feux d'artifices (3), utilisation de *beamer* (7), autorisation de parachutage (2). Deux autorisations de travail aérien ont été retirées.

La transposition en droit national de la directive N° 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a été achevée et matérialisée par le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a été publié au Mémorial A N° 77 en date du 21 mai 2007.

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 a été entamée. 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).

La procédure de certification prévue par l'annexe 14 (Aérodromes) de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale a également été entamée au courant de l'année 2007.

La circulaire directoriale N° 2007-2 qui établit les critères d'obtention d'une autorisation d'atterrissage et de décollage hors aérodrome pour hélicoptères a été publiée sur le site internet de la DAC.

Les membres de la DAC siègent régulièrement dans la commission d'exploitation de l'aérodrome de Noertrange. Cette commission a pour mission de seconder l'exploitant de l'aérodrome dans ses décisions relatives au fonctionnement et à l'exploitation dudit aérodrome.

La DAC a apporté son conseil et ses compétences au Ministre des Transports qui a initié les réunions des groupes de travail entre autorités, usagers et riverains relatives aux activités de l'aviation légère à l'aéroport de Luxembourg. Ces travaux ont abouti à l'élaboration d'un projet nommé Charte de relations entre usagers, riverains et autorités concernant la pratique de l'écolage pour l'aviation générale à l'aéroport du Findel.

II) 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 poursuivis avec une attention particulière. Ainsi, les dispositions d'exécution suivantes ont été adoptées :

1) Règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relative à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005.

Ce texte transpose en droit communautaire les dispositions de l'ESARR 1 d'Eurocontrol qui prévoit un ensemble d'exigences réglementaires de sécurité pour la mise en œuvre d'une véritable fonction de supervision de la sécurité de la gestion du trafic aérien (ATM).

2) Règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission du 7 juin 2007 établissant les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne.

Des échanges d'informations entre systèmes de traitement des données de vol sont effectués entre les unités de contrôle de la circulation aérienne aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols et aux fins de la coordination civile-militaire. Ces échanges d'informations devraient reposer sur des protocoles de communication appropriés et harmonisés garantissant leur interopérabilité.

3) Règlement (CE) n° 1265/2007 de la Commission du 26 octobre 2007 établissant des exigences relatives à l'espacement entre canaux de communication vocale air-sol pour le ciel unique européen.

La croissance du trafic aérien enregistrée dans le réseau européen de gestion du trafic aérien a imposé une augmentation des capacités de gestion de ce trafic. Il en résulte une demande d'améliorations opérationnelles — telles qu'une resectorisation de l'espace aérien — qui a à son tour engendré une demande d'assignations de fréquences VHF supplémentaires.

4) Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

Le prédit règlement crée une entreprise commune ayant pour objet d'assurer la modernisation du système de gestion du trafic aérien européen. Cette entreprise doit fédérer les efforts de recherche et de développement dans la Communauté, dans le cadre du projet SESAR (système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien).

Le bureau de la navigation aérienne a également assisté à la première réunion de la commission consultative aéroportuaire créée par le Ministre des Transports. Cette commission a pour mission de servir de plate-forme pour l'information réciproque et les échanges de vues utiles sur l'ensemble des questions soulevées par la cohabitation entre l'activité aéroportuaire et l'habitat riverain, notamment sur le plan de la gestion des nuisances sonores générées par le trafic aérien.

Les textes communautaires qui sont directement applicables au niveau national (règlements) ont souvent un effet néfaste sur le fonctionnement de nos administrations. La DAC doit directement appliquer ces textes sans devoir passer auparavant par la procédure législative ou réglementaire de droit commun, donc sans avoir préparé une fiche financière qui en évaluerait l'impact économique sur l'administration. Dès lors, ni les charges financières ni les besoins en ressources humaines ne sont pris en compte lors de l'entrée en vigueur de tels textes. Ainsi, depuis l'année 2004, 13 règlements communautaires ont été publiés, le deuxième paquet du ciel unique européen donnera jour à une dizaine de nouveaux règlements communautaires dans les deux ans à venir et s'y ajouteront encore les textes communautaires en matière d'aérodrome. Par conséquent, une étude Eurocontrol a été initiée afin de pouvoir évaluer les besoins en ressources humaines et compétences requis par l'autorité de surveillance afin de pouvoir faire face à la croissance extraordinaire des missions dévolues à la DAC.

III) 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 2007, 47 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 2007 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*).

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.

3.3. Le domaine des licences

ACTIVITES 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 :

a. Loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;

b. Loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet

   a. de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg
   b. de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
   c. d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

c. Règlement grand-ducal du 4 juillet 1990 réglementant les licences et qualifications des parachutistes ;

d. Règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs ;

e. 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 ;

f. 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.

En été 2007, la Direction de l'aviation civile a acquis le système de gestion des licences EMPIC. La formation des utilisateurs s'est fait en septembre 2007. Le papier sécurisé sera livré uniquement début de l'année prochaine. Ce système de gestion, de par des « condition trees » tout en assurant le respect des textes réglementaires, améliore la gestion des licences en ce qui concerne la qualité des licences délivrées.

En novembre 2007, le Bureau des Licences a été audité par les JAA/EASA lors d'une visite de standardisation LIST/MEST. Suite à cet audit, le Luxembourg bénéficiera de la reconnaissance mutuelle des licences de pilote.

Une préparation en vue de la rédaction d'un règlement grand-ducal concernant la tarification des prestations de services du Bureau des Licences a été élaborée.

En décembre 2007, le Tribunal Administratif a confirmé son jugement entrepris en mai 2007 dans le recours de 8 pilotes de Cargolux contre le Ministre des Transports en le jugeant non-fondé et en le déboutant. Dans cette affaire, les pilotes ayant reçu une licence « based-on » dans le cadre des mesures transitoires du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, s'étaient

constitués partie contre le Ministre des Transports en ce qui concerne la décision de refus de la délivrance d'une licence luxembourgeoise sans restriction ainsi que l'apposition de la limitation apposée sur leurs licences « only valid on LX-registered aircrafts within Cargolux »

Proposition d'amélioration de service :

Début 2008, en vue d'améliorer la prestation de service aux pilotes, le Bureau des Licences prévoit de changer la procédure en vue de la revalidation des qualifications en autorisant, dans le cadre du texte réglementaire, les examinateurs à revalider directement ces dernières sur les licences de pilotes. Dès réception du rapport de l'examinateur, le Bureau des Licences mettra à jour la licence de pilote dans EMPIC et enverra par courrier la nouvelle licence revalidée au pilote, épargnant ainsi à ce dernier le déplacement au Bureau des Licences requis jusqu'à présent, offrant ainsi un service amélioré aux pilotes.

LICENCES EMISES SELON LES REGLEMENTS GRAND-DUCAUX DU 4 JUILLET 1990 REGLEMENTANT LES LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PARACHUTISTES ET DU 13 JANVIER 1993 REGLEMENTANT LES LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL DE CONDUITE D'AERONEFS

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 délivrées.

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

a. commission des épreuves théoriques,

b. 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
2007	65

Tableau 4 – Examens pratiques

Année	Nombre de candidats
2003	93
2004	67
2005	48
2006	42
2007	59

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 en vue de l'obtention des licences et qualifications

afférentes selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité se fait par le biais de la commission des examens nommée par le ministre 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
2007	0

Tableau 8 – Examens pratiques et vols de compétence

Année	Nombre de candidats
2004	12
2005	48
2006	59
2007	60

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 :

1. 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.

2. 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.

Médecins Examinateurs (MEA)

Sur proposition de la SMA, l'Autorité a procédé à la nomination de 5 médecins examinateurs.

Certificats médicaux

a. certificats médicaux de classe 1

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

et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

b. certificats médicaux de classe 2

Les certificats médicaux de classe 2 certifient l'aptitude des pilotes privés. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 2 doivent être effectués dans le CEMA. La réalisation des examens aéromédicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

Tableau 9 – Certificats médicaux délivrés

Année	Classe 1	Classe 2
2006	84	87
2007	53	45

Validations de licences étrangères

Validations de licences étrangères

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

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

b. pour les licences délivrées par les Etats membres de l'OACI et non-membres de l'Union européenne selon les dispositions de la Convention de Chicago et notamment de son Annexe 1.

Tableau 10 – Validations émises 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
2007	323	0

*) voir ci-dessus

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**
A partir du 18 juin 2004	11	3
2005	30	1
2006	25	3
2007	0	0

*) voir ci-dessus

3.4. Le domaine de la sécurité aérienne

Les comptes rendus d'événements pour l'année 2007 dans l'aviation civile sont classés comme suit :

Accidents : 2 ULM (sans blessés)

Incidents total reçu : 710

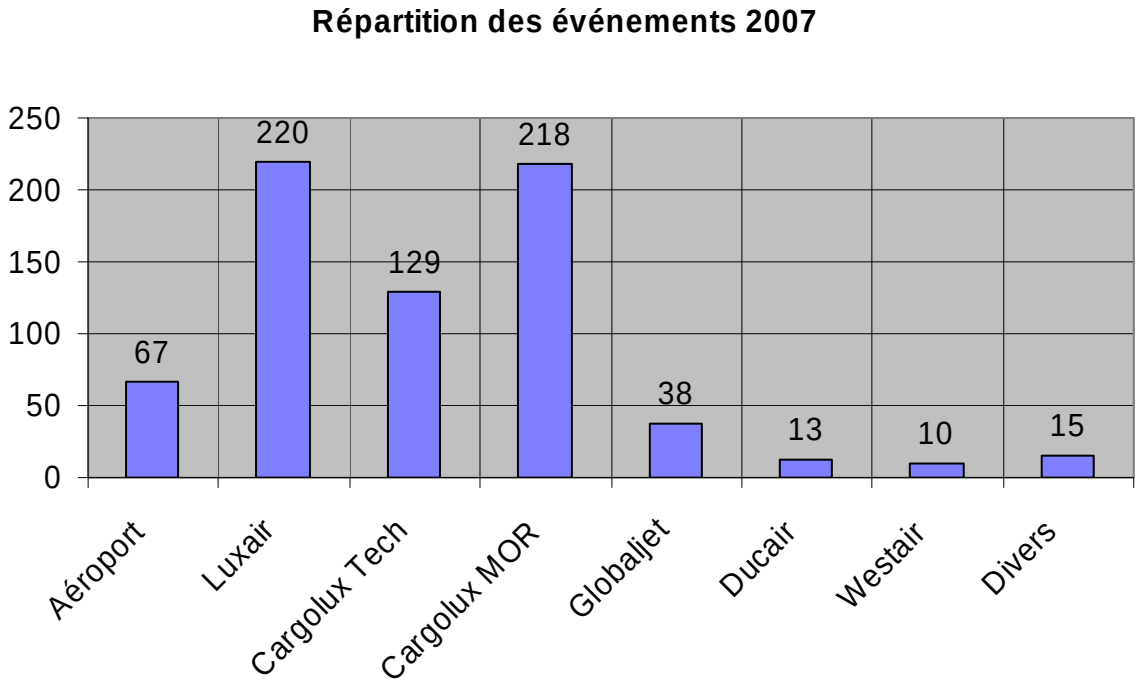
Pour les incidents rapportés par les opérateurs aériens pendant l'année 2007, le total s'élève à 710. Ce nombre se compose de :

- 220 Luxair
- 129 Cargolux Technical
- 215 Cargolux MOR
- 38 Globaljet
- 13 Ducair
- 10 Westair
- 15 Divers et
- 67 incidents étaient reportés par l'Administration de l'Aéroport

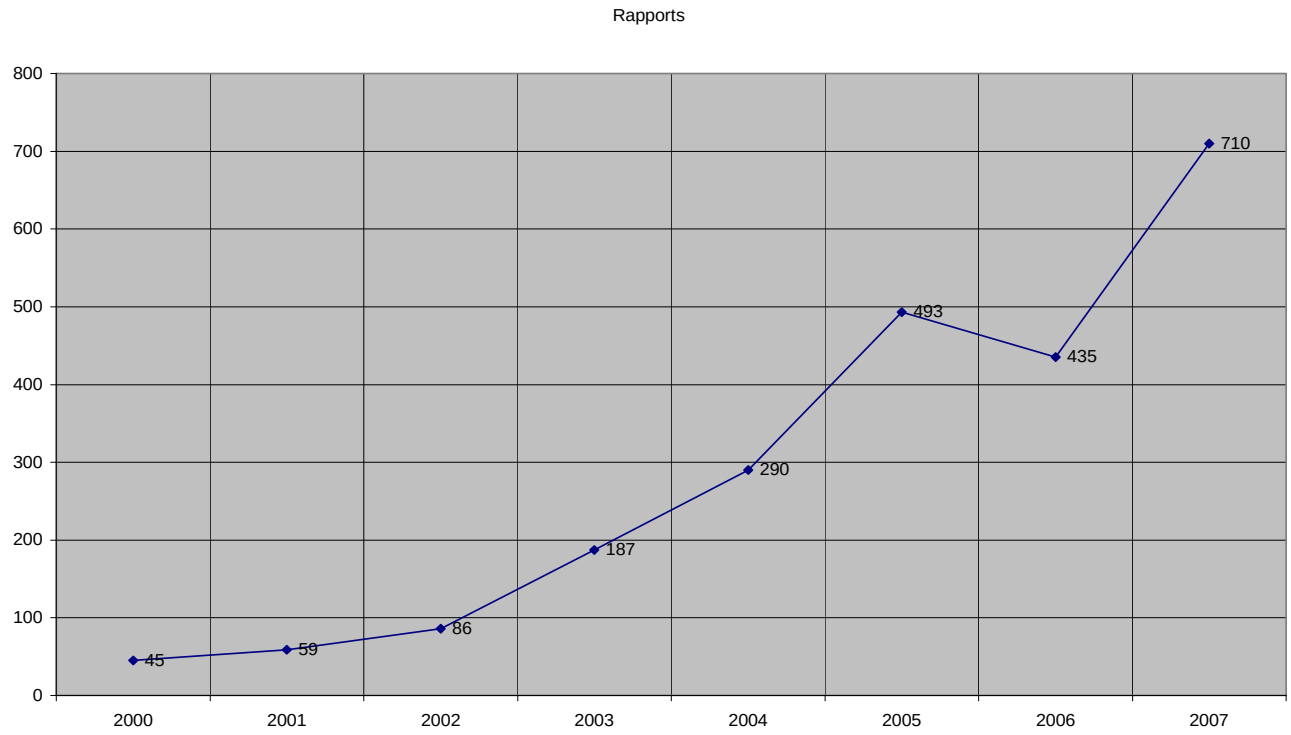
  Les rapports de l'Adminstration de l'Aéroport se compose de :

  a) Alert and Emergency : 7
  b) ATS occurrences : 13
  c) Equipment failures : 29
  d) FOD : 11
  e) Technical intervention : 7

Le graphique ci-dessous montre la répartition des incidents rapportés :



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 incidents, 2005 – 493 incidents, 2006 – 435 incidents et pour 2007 – 710 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 œuvre 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 augmente 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..

Depuis l'année 2002 un total de 855 événements sont enregistrés dans la base de données ECCAIRS. Pour l'année 2007, un total de 169 événements sont enregistrés et il reste encore 541 à encoder pour compléter l'année 2007.

Afin d'établir des statistiques plus détaillées pour 2007, tous les évènements doivent être encodés.

Seulement deux inspections SAFA ont été faites en 2007 avec des remarques mineures. La formation initiale de deux inspecteurs de la DAC et quatre inspecteurs de BV nous permettra d'effectuer une inspection par semaine en moyenne.

Bureau juridique

Sécurité aérienne

La « liste noire » communautaire des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté européenne respectivement de restrictions d'exploitation conformément aux dispositions du règlement (CE) n°2111/2005 a été mise à jour en date du 28 novembre 2007 (*http://ec.europa.eu/transport/air-ban/pdf/list_fr.pdf*) pour inclure les transporteurs Mahan Air (Iran) et Ukrainian Mediterranian Airlines (Ukraïne). Sept Etats font toujours l'objet d'une interdiction d'exploitation générale : l'Indonésie, la République démocratique du Congo, le Kirghizstan, le Libéria, la Guinée équatoriale, la Sierra Leone et le Swaziland.

Toujours dans le cadre de la sécurité aérienne, il est à relever que le 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 déposé le 16 avril 2007 à la Chambre des Députés.

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.

Toujours dans le cadre de la sécurité aérienne, le règlement (CE**)** n°1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n°3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile introduit le fameux code « EU-OPS », applicable à partir du 16 juillet 2008, censé remplacer les dispositions inhérentes au code JAR-OPS 1, transposé au Luxembourg en droit national par le règlement grand-ducal du 13 mars 1998 concernant les conditions techniques d'exploitation des avions en transport aérien public. Les travaux législatifs et réglementaires tendant à l'adaptation dudit règlement ont démarré y compris dans le domaine connexe de la réglementation relative au temps de vol, de service et des exigences de repos applicable aux personnel de conduite d'avions luxembourgeois.

Droits des passagers

Le règlement (CE) n°1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.n Le règlement sur les droits des personnes à mobilité réduite dans le transport aérien interdit aux opérateurs de refuser la réservation ou l'embarquement d'une personne en raison de son handicap.

Il existe toutefois, certaines exceptions et dérogations, notamment pour des raisons de sécurité justifiées. Le transporteur aérien peut refuser une réservation pour une personne à mobilité réduite ou refuser l'embarquement de cette personne ou exiger qu'une personne à mobilité réduite en voyage soit accompagnée d'une autre personne afin de respecter les exigences de sécurité applicables dûment établies par la loi ou si la taille de l'aéronef rend l'embarquement de la personne physiquement impossible**.**

La mise en œuvre pratique au niveau luxembourgeois se soldera par la publication en avril 2008 d'un code de conduite complet destiné aux personnes à mobilité réduite, code élaboré par un groupe de travail composé de membres d'Info-Handicap, de l'assistant en escale Luxair, de l'exploitant de la nouvelle aérogare lux-Airport et de la Direction de l'Aviation Civile.

Unification de règles de responsabilité

En automne 2007, la Direction de l'Aviation a lancé le processus de signature et de ratification du Protocole de Montréal n°4.

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, et le Protocole additionnel, signés à Varsovie le 12 octobre 1929, ont été approuvés par la loi du 25 juillet 1949.

Cette Convention, élaborée avant même la création de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), alors que l'aviation était encore à un stade relativement peu développée, fixait les premières règles communes de responsabilité du transporteur aérien relative au transport international des passagers, des bagages et du fret. Ce grand ensemble de normes à valeur législative formée par la Convention de Varsovie et ses nombreux amendements et protocoles additionnels sont communément qualifiés de « régime de responsabilité Varsovie ».

Le régime de responsabilité de Varsovie s'articule autour de la Convention de Varsovie susmentionnée, du Protocole de La Haye de 1955, de la Convention de Guadalajara de 1971 et de quatre protocoles additionnels de Montréal en 1975.

Le Protocole nº 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975, a été présenté à la signature des États à l'issue de la Conférence diplomatique de droit aérien tenue à Montréal du 3 au 25 septembre 1975, et a pour objet l'introduction d'un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises.

Il faut d'emblée préciser que l'entrée en vigueur du Protocole nº 4 se présentait comme une solution intermédiaire, dans la mesure où la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, est appelée à l'emporter sur la Convention de Varsovie et les instruments connexes (article 55 de ladite Convention de Montréal). La Convention de Montréal précitée a été ratifiée par le Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 12 août 2003 (Mémorial A n° 131 du 3 septembre 2003). Cette dernière est entrée en vigueur le 28 juin 2004 à l'égard des Etats membres de l'Union européenne qui ont déposé en bloc leur instrument de ratification.

Au terme de l'article 55 de la Convention de Montréal de 1999 : « *La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:*

1) entre Etats parties à la présente convention du fait que ces Etats sont communément parties aux instruments suivants:

a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention deVarsovie);

b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);

c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara) ;

d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signée à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala) ;

e) Protocoles additionnels n°s 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal);

ou

2) dans le territoire de tout Etat partie à la présente convention du fait que cet Etat est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) et e) ci-dessus.»

L'article 55 précité a pour but de consacrer la primauté de la Convention de Montréal sur toutes les Conventions antérieures auxquelles les Etats étaient partis et qu'ils ne sont pas obligés de dénoncer. La seconde règle énoncée par l'article 55 tend à assurer aussi la primauté de la Convention de Montréal sur toutes règles de droit interne découlant de l'adhésion des Etats aux textes antérieurs. L'existence de cet article 55 rend superfétatoire toute insertion d'article dans le projet de loi sous rubrique instaurant une hiérarchie claire et

nette entre diverses normes internationales.

Il paraît tout à fait logique de s'interroger à quoi bon la ratification de ce Protocole n°4 de Montréal si l'on sait pertinemment que le Protocole n° 4 est appelé à être progressivement remplacé par les dispositions de la Convention de Montréal de 1999. Le régime de responsabilité du système varsovien se caractérise surtout par sa complexité résultant de l'atomisation et de la multiplication des règles légales et contractuelles y venant déroger suite aux multiples amendements perpétrés et énumérés ci-avant. En fonction des textes effectivement signés et ratifiés par l'ensemble des pays concernés, le transport aérien international se voit confronté à sept régimes juridiques différents ce qui mine le principe de la sécurité juridique et fragmente dangereusement le régime de responsabilité en vigueur au plan international. Les dispositions contenues dans le Protocole n°4 gardent toutes leur utilité et leur vigueur à l'égard des pays qui n'ont pas ratifié la Convention de Montréal de 1999. En plus, les dispositions de ce Protocole n°4 se trouvent plus en phase avec les dispositions plus récentes de 1999 qu'avec le régime de responsabilité antérieur.

Il n'est d'ailleurs apparu aucun argument à l'issue des recherches menées en défaveur d'une signature et d'une ratification du Protocole n°4 de 1975 de sorte que l'on peut s'interroger sur les raisons qui ont poussé le Grand-Duché de Luxembourg à ne pas signer ce Protocole alors que les trois autres protocoles additionnels ont été valablement signés et ratifiés. Le protocole n°4 de Montréal restait à ce jour le seul texte légal international sous les auspices de l'OACI qui n'était pas mis en œuvre par le Luxembourg sans aucun fondement apparent.

Le Protocole nº 4 est en effet entré en vigueur sur le plan international le 14 juin 1998, quatre-vingt-dix jours après avoir réuni les ratifications de trente États signataires (article XVIII du Protocole nº 4).

Il convient d'indiquer à titre d'information que le Protocole n°4 a été signé par 53 Etats contractants de l'OACI dont 15 pays membres de l'Union européenne : Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France (en cours de ratification), Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Slovénie, Suède), 2 Etats membres de l'Espace économique européen : l'Islande et la Norvège ainsi que par la Suisse.

Dans les rapports avec les Etats non signataires de la Convention de Montréal de 1999, l'objet du Protocole nº 4 est d'établir un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises : il instaure un régime de responsabilité assoupli pour le transporteur aérien de fret et simplifie le commerce dans le secteur aérien en introduisant une simplification significative des documents de transport dont il permet en outre un allègement et une modernisation du contenu. Le Protocole autorise la substitution du titre de transport par tout autre moyen constatant les indications essentielles relatives au transport à exécuter (alignement sur les dispositions de la Convention de Montréal). Cette disposition permet le développement et la mise en œuvre de nouvelles technologies dans le fret aérien ce qui se traduit *in concreto* par l'amélioration de la compétitivité des entreprises luxembourgeoises du secteur concerné. L'automatisation électronique des documents de transport permet un gain de temps considérable pour tous les acteurs économiques, une réduction importante des coûts de fonctionnement ainsi qu'une amélioration perceptible de la qualité des données transmises.

Il est noté que l'IATA, dans le cadre du projet « *e-Freight* » annonce que la mise en œuvre de cette automatisation électronique permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 1,2 milliards de dollars US par an. L'introduction du Protocole n°4 connaît un fort soutien de la part des principaux acteurs luxembourgeois du secteur aérien de fret.

Le projet s'inscrit également dans la politique d'efforts fournis par le Gouvernement en vue de faire du Luxembourg une plate-forme logistique notable et compétitive sans oublier les possibilités offertes à la recherche et au développement ainsi qu'à l'innovation technologique dans le secteur du fret aérien.

L'automatisation électronique, option du Protocole n°4 va de pair avec les projets d'informatisation de tous les flux de marchandises conduits par l'Administration des Douanes et Accises dans le cadre des initiatives « e-Customs » au niveau communautaire et le projet-pilote « e-Freight » relatif à l'autorisation électronique de documents de transports, projet initié par l'IATA et auquel le Luxembourg entend participer. La collecte des données nécessaires aux systèmes informatiques performants des opérateurs économiques ne peut qu'accroître la performance des futures applications douanières et faciliter les missions de contrôle et de sûreté.

Environnement

Du 18 au 28 septembre 2007 a eu lieu à Montréal la 36e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Cette Assemblée qui se tient tous les 3 ans en session ordinaire, est le forum compétent pour tous les domaines d'activités et de compétences touchant à l'aviation civile. L'Assemblée définit et arrête, par des opérations de vote des Etats membres, la politique à suivre par les Etats membres de l'organisation (au nombre de 190) dans des domaines importants tels que le développement des programmes universels d'audits de la supervision de la sécurité et de la sûreté, ainsi que la protection de l'environnement.

La protection de l'environnement et en particulier les efforts à déployer pour réduire des émissions de gaz à effet de serre constituaient l'enjeu majeur de la 36e Assemblée. L'OACI offrait en effet la scène idéale à ses Etats membres, décrite comme la réunion de la dernière chance, pour prendre leurs responsabilités afin de trouver un compromis viable à l'échelle mondiale qui prendrait en compte les intérêts spécifiques de l'aviation civile et évincerait l'image ternie du secteur de l'aviation incapable jusqu'à présent de contrôler et limiter ses émissions nocives.

Pour remédier à ce fléau mondial, endiguer les graves conséquences préconisées par les changements climatiques et garantir la croissance durable du secteur, l'Union européenne et les autres Etats européens regroupés dans la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ont présenté et défendu une ambitieuse approche globale de lutte contre les émissions dans laquelle l'application de mesures fondées sur une logique de marché (i.e. système d'échange de droits d'émissions) offrant la flexibilité et la rentabilité requises par le secteur constituait une pièce angulaire. Même si l'approche européenne ne se limitait pas uniquement à ce volet certes important, mais englobait également les domaines de la normation technique, la recherche et le développement technologiques tout comme la modernisation et la rationalisation des infrastructures de navigation aérienne, les discussions se sont focalisées rapidement sur l'épineuse question des émissions de gaz à effet de serre.

Force est de constater cependant que les ambitieuses aspirations européennes en matière de réduction des émissions ont suscité les vives oppositions des Etats-Unis, des puissances émergeantes (Chine, Inde…) et des pays en voie de développement qui se sont heurtés au caractère unilatéral de l'application ou plutôt de l'extension du système européen d'échange de droits d'émissions tel que préconisé dans la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant la directive 2003/87/CE, afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre qui par ailleurs constituerait un frein au développement de leurs activités aériennes.

Bon nombre d'interlocuteurs ont avancé que l'extension d'un tel système que l'Europe compte appliquer en 2012 aux compagnies non-communautaires desservant l'Europe présupposerait une base d'accords mutuels des Etats concernés. Ils estiment que le système européen va à l'encontre de l'esprit de la Convention de Chicago voire des dispositions du Protocole de Kyoto (UNFCCC) et présagent d'âpres batailles juridiques autour de notions telles que le principe général de droit de responsabilité commune mais diversifiée ».

L'Europe est restée solidaire et ferme face à ses prétentions de réduction (cf. conclusions du 2805e Conseil TTE) exigeant notamment des cibles en termes absolus et relatifs, des objectifs concrets et quantifiables, un échéancier précis. Sans agir ni se fixer des limites de réduction, le seul facteur de l'accroissement du trafic aérien pour les décennies à venir sapera les progrès fondés sur l'amélioration de la gestion du trafic aérien et sur les innovations technologiques.

Les Etats-Unis misent avant tout sur ces avancées technologiques et opérationnelles (rendement énergétique, carburants de substitution…) pour réduire les émissions nocives sans cibles trop rigides et contraignantes pour son industrie et prônent plutôt une politique positive fondée sur des « *incentives* ».

La 36e Assemblée de l'OACI s'est soldée malheureusement par un échec aux yeux des Européens de lancer un signe d'engagement politique clair en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'OACI risquera de perdre toute crédibilité en matière de protection d'environnement et au vu de la forte pression politique exercée en Europe, le secteur de l'aviation risquera que le sort de ses émissions sera traité dans un autre cadre international moins favorable (fora post-Kyoto, conférence de Bali au mois de décembre 2007) à l'industrie aéronautique.

Faute d'un accord sur les propositions concrètes et équilibrées avancées par les Européens, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé lors de la 36e session de l'Assemblée générale d'instituer un groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC), composé de représentants gouvernementaux de haut rang. Ce groupe sera chargé de recommander un programme d'action ambitieux et agressif en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Sur le plan communautaire en revanche, les Européens ont trouvé un accord politique lors du Conseil des Ministres de l'Environnement du 20 décembre 2007 amendant le règlement 2003/87/CE afin d'ingérer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (ETS).

Le projet de règlement vise à intégrer les activités aériennes dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Elle prévoit notamment de couvrir tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1er janvier 2012 (2011 pour les vols intra européens). Les entités chargées de se conformer aux obligations du système seront les exploitants d'aéronefs. Il est également proposé que la méthode d'allocation des quotas soit harmonisée dans toute l'UE et que chaque exploitant d'aéronef, y compris les exploitants émanant de pays tiers, relève d'un État membre seulement.

Bruit

La loi du 1er août 2007 portant transposition de 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 a pour objectif primaire d'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 texte de loi susmentionné crée un cadre juridique permettant au Ministre ayant les transports dans ses attributions d'introduire des restrictions 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.

Sûreté aérienne

En matière de sûreté la seule réglementation ayant été adoptée est le règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

Ce règlement grand-ducal confère la délivrance de l'autorisation d'accès à l'aéroport à la police grand-ducale et s'aligne sur les nouvelles sujétions communautaires applicables en matière d'accès à l'aéroport.

Comptes-rendus d'évènements

Parmi la transposition de textes communautaires inhérents à la sécurité de l'aviation civile, il y a lieu de signaler la publication du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 ayant pour objet de transposer 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.

Le présent 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.

L'expérience a montré que, souvent, avant qu'un accident ne survienne, un certain nombre d'incidents et de nombreuses autres défaillances signalent l'existence de risques pour la sécurité. L'amélioration de la sécurité de l'aviation civile nécessite une meilleure connaissance de ces évènements pour faciliter l'analyse et le suivi des tendances afin d'entreprendre des actions correctrices. Les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile observent des événements qui présentent de l'intérêt pour la prévention des accidents et qui devraient donc être signalés.

Le système de notification d'événements obligatoire instauré par le présent règlement grand-ducal s'est fortement inspiré du concept dénommé « Just Culture » qui a été élaboré par Eurocontrol et les principales représentations professionnelles des contrôleurs de la circulation aérienne. Ce concept a pour objectif de promouvoir la sécurité dans l'aviation civile en incitant les principaux acteurs à notifier les incidents dont ils ont eu connaissance. Pour ce faire, il a fallu tracer une ligne de séparation claire entre les actes pouvant influer sur la sécurité mais qui en raison de leur caractère excusable ne seront pas poursuivis et les comportements intolérables qui doivent être sanctionnés au niveau pénal, alors qu'il s'agit de manquements graves ou de fautes volontaires. Il s'agit de trouver un juste équilibre entre la protection des informations relatives à la sécurité et la marge de manœuvre des autorités judiciaires.

Il s'est dégagé de ces considérations un principe, aujourd'hui répandu dans l'aviation civile, dit du « non punitive ». Les informations obtenues par le biais de ce système de notification ne pourront être utilisées contre le notifiant ni dans le cadre de ses relations de travail avec son employeur, ni en matière de droit pénal, sauf en cas de négligence grave. Ce concept est censé motiver les personnes concernées à notifier les éléments relevant du présent règlement grand-ducal sans devoir se méfier d'une éventuelle sanction à leur encontre.

Assurances dans le domaine de l’aviation civile

L’évolution du marché des assurances dans le secteur aérien a retrouvé en 2007 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 ni imminent de défaillance de marché.

Fin 2007 les compagnies aériennes n’ont subi aucune restriction ni exclusion en matière de couverture d’assurance lors de leur renouvellement des polices. Néanmoins tous les risques ne peuvent pas être écartés pour les exercices à l’avenir auxquels les transporteurs aériens et les exploitants d’aéroports se voient confrontés, comme 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.

Accord « ciel ouvert » avec les Etats-Unis

Décision 2007/339/CE du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 25 avril 2007, concernant la signature et l'application provisoire de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part.

Avec le nouveau texte, les compagnies aériennes de l'Union pourront désormais :

- effectuer des vols vers les États-Unis depuis n'importe quel aéroport européen, et ce quelque soit leur nationalité (les États-Unis reconnaissent en effet la nature européenne de celles-ci);
- opérer sans restriction sur le nombre de vols, d'appareils et de routes;
- fixer les prix en fonction du marché;
- signer des accords de coopération.

Au niveau de l'investissement dans les pays tiers par les européens, les compagnies de certains pays tiers (les pays européens hors UE, ainsi que 18 pays africains) pourront également être l'objet des investissements communautaires sans risque pour ses droits de trafic vers les États-Unis. De la même manière, les États-Unis ne remettront pas en cause les vols de compagnies communautaires si des pays européens hors UE investissent dans leur capital.

L'accord permettra en outre de renforcer la coopération entre les deux parties dans le domaine de la sûreté, de la sécurité, de la politique de concurrence, des aides d'État, de la protection des consommateurs et de l'environnement.

Dans le domaine de la propriété des compagnies aériennes, le nouvel accord permet aux européens de détenir plus de 50% du capital total des compagnies américaines, mais ne peuvent cependant pas en prendre le contrôle: en effet, selon la loi américaine, un étranger ne peut pas détenir 25% des actions à droit de vote d'une compagnie américaine et ne peut la contrôler. Les européens se sont donc réservé la possibilité de limiter les investissements américains dans les compagnies européennes au même niveau.

Les négociations entre les deux parties ont en outre permis l'établissement d'un mécanisme afin d'ouvrir encore davantage le ciel transatlantique et supprimer les limitations existant encore, notamment sur la propriété des compagnies aériennes américaines. Ainsi, l'accord appelle à la poursuite des négociations dans les deux mois suivant son entrée en vigueur. En outre, l'Union s'étant réservé le droit de suspendre certaines parties de l'accord si le dialogue ne permettait pas son approfondissement dans les trois années

suivantes. L'objectif du Conseil des ministres est ainsi d'arriver à un espace aérien totalement libéralisé.

Bureau économique

Au cours de l'année 2007 il a été possible de mener un bon nombre de consultations bilatérales avec des pays tiers pour modifier des arrangements bilatéraux existants ou alors pour établir de nouvelles relations bilatérales afin de permettre l'ouverture et le développement de relations aériennes entre le Luxembourg et les pays respectifs.

Ainsi, en janvier 2007 une réunion avec les autorités aéronautiques de l'Azerbaidjan a permis d'élargir les dispositions opérationnelles avec ce pays ce qui a ouvert la voie à la compagnie Cargolux de commercialiser certains secteurs entre l'Azerbaidjan et des pays tiers sur la base de droits de trafic de 5ième liberté. Au mois de février 2007, des négociations avec l'Aviation Civile du Koweit ont abouti à la libéralisation du marché avec ce pays à la fois en termes de fréquences, de capacités et de droits de trafic. En même temps nous avons pu mettre notre accord aérien avec le Koweit en conformité avec la législation communautaire par l'acceptation du coté koweitien des clauses standards européennes. En mars 2007 une relation bilatérale a eu lieu à Amman avec les autorités jordaniennes afin de convenir des dispositions opérationnelles pour la mise en place de vols directs entre le Luxembourg et la Jordanie. Sur base du nouveau mémoire d'entente conclu à cette occasion, l'opérateur Cargolux a pu démarrer deux vols cargo hebdomadaires entre Luxembourg et Amman.

En avril 2007 des réunions bilatérales ont eu lieu avec le Kazachstan et le Japon. En ce qui concerne le Kazachstan, il n'a pas encore pu être finalisé un projet d'accord aérien. Cependant il y a eu une entente de convenir dans un premier stade à l'échange de droits de trafic ce qui a par ailleurs permis au cours de l'année 2007 au transporteur Cargolux de commencer la desserte d'Almaty à raison de deux vols par semaine. Pour ce qui est du Japon, une réunion informelle a eu lieu avec le Bureau de l'aviation civile japonais afin d'explorer des améliorations éventuelles des arrangements existants avec pour but d'améliorer la rentabilité des vols cargo entre le Luxembourg et le Japon. A la suite de cette réunion il a en effet été possible de convenir par échange de lettres d'améliorations de la flexibilité opérationnelle pour les vols cargo opérés par Cargolux sur le Japon.

Au mois de mai 2007 des consultations bilatérales ont eu lieu avec les autorités de Hongkong. Alors que du côté de Hongkong on n'est toujours pas en position d'accepter les nouvelles clauses communautaires, nous avons pu développer davantage le tableau de route en termes de droits de trafic de 5è liberté. En juin 2007 une réunion bilatérale avec les autorités aéronautiques a eu lieu à Luxembourg. Il n'a pas été possible d'avancer dans la négociation d'un accord aérien vu que le Nigéria n'est pas prêt à accepter les nouvelles clauses communautaires. Néanmoins, la conclusion d'un mémoire d'entente a permis de formaliser des droits de trafic de Cargolux opérés jusque-là sur base d'autorisations temporaires. Au mois d'août 2007 des négociations bilatérales se sont déroulées à Pékin avec l'autorité de l'aviation civile chinoise sans cependant aboutir à des résultats concrets. Il n'a en effet pas été possible d'insérer les clauses communautaires dans l'accord aérien avec la Chine alors qu'au niveau opérationnel il n'y a pas eu de développement en termes de fréquences ou de droits de trafic. Au courant de l'année 2007 le trafic entre le Luxembourg et la Chine a cependant pu se développer dans le cadre des arrangements existants avec pour résultat que désormais quatre compagnies chinoises opèrent des vols cargo vers l'aéroport de Luxembourg.

Par ailleurs, des contacts informels ou échanges par correspondances ont eu lieu sur base d'accords aériens existants avec les autorités vietnamiennes, gabonaises, ukrainiennes et russes en vue du lancement d'opérations aériennes directes entre Luxembourg et les pays respectifs. Ainsi Cargolux a entretemps commencé la desserte du Gabon et du Vietnam, alors que la compagnie privée russe Transaero opère dorénavant des vols passagers réguliers entre Moscou et Luxembourg.

Au niveau communautaire, mis à part de nouveaux tours de consultations avec le gouvernement américain, la Commission Européenne a également commencé des négociations bilatérales avec le Canada et l'Ukraine en vue de la conclusion à terme d'un accord aérien global. S'y ajoutent des négociations horizontales entre la Commission Européenne et un bon nombre de pays tiers, afin de mettre en conformité les accords aériens entre les pays membres de l'Union Européenne et les pays respectifs.

Bureau des opérations aériennes

Les attributions du Bureau des Opérations Aériennes, définies par arrêté grand-ducal du 14 juillet 1998 déterminant l'organisation de la Direction de l'Aviation Civile du Ministère des Transports sont de traiter les questions relatives

- à la sécurité des vols dans le domaine de l'utilisation des aéronefs et de leurs équipements et
- à la sûreté des opérations aériennes.

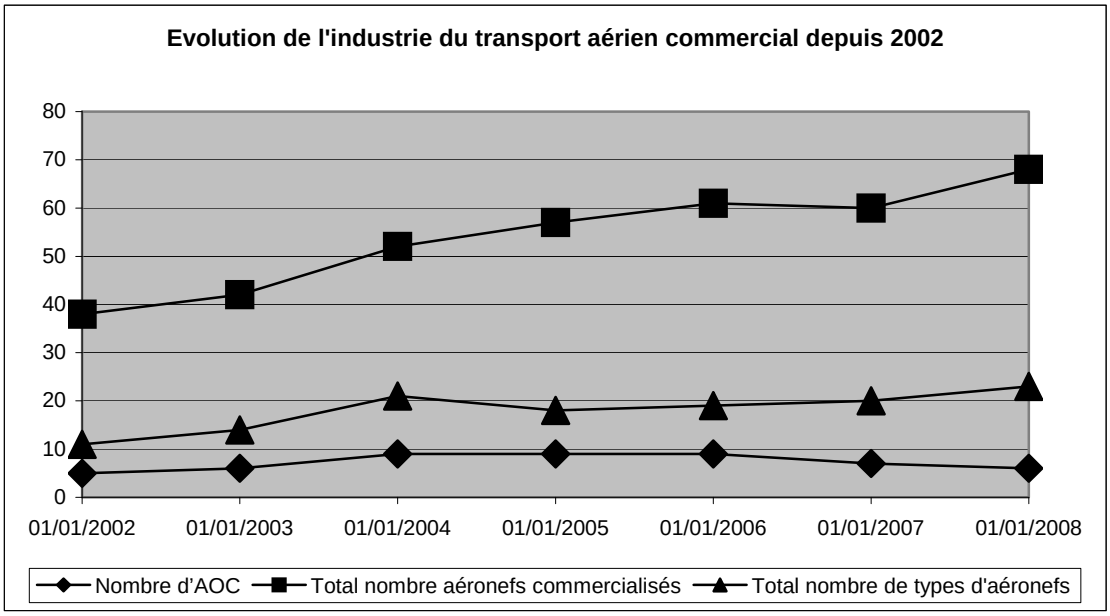
Au courant de l'année 2007, Luxaviation n'a pas renouvelé son certificat d'opérateur aérien. Le nombre total au 31 décembre 2007 des compagnies de transport aérien sous pavillon luxembourgeois s'établit donc à 6.

Ces 6 opérateurs luxembourgeois ont exploité au 31 décembre 2007 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 6 Embraer 145 2 Embraer 135 3 Bombardier DH8D
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	15 Boeing 747-400F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	1 Cessna 550 2 Falcon 50 4 Falcon 900 2 Falcon 2000 5 Global Express 3 Challenger 1 Learjet 31 1 Boeing BBJ 1 Hawker 850 XP
L-07	Ducair 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.	7 British Aerospace ATP 1 ATR 72

Le graphique suivant visualise l'essor de l'industrie aéronautique luxembourgeoise depuis le 1er janvier 2002. La flotte commerciale du Luxembourg a augmenté dans l'espace de quelques années de 38 appareils au 1er janvier 2002 à 67 unités au 31 décembre 2007. Ceci correspond à une augmentation de quelque 76 %. Alors que cette flotte se constituait de 11 types différents au 1er janvier 2002, elle se compose de 23 types d'appareils différents au 31 décembre 2007, soit une augmentation de 109 %.

Dans la période du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2007, 8 nouveaux avions dont 3 nouveaux types ont été intégrés par 6 opérateurs.



Supervision - Inspections

Pour s'assurer de la conformité des exploitants sous licence luxembourgeoise avec la réglementation en vigueur, des inspections de supervision ont régulièrement été effectuées. Ainsi, durant l'année 2007 les inspections suivantes ont été réalisées :

N° AOC	Nom de l'opérateur	Inspections
L-01	Luxair S.A.	17
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	16
L-03	Luxaviation S.A.	1
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	11
L-07	Ducair S.A.	13
L-10	Premiair S.A.	12
L-11	West Air Luxembourg S.A.	15

Les inspections de supervision K et L, tout en faisant partie du texte réglementaire JAR-OPS, ont été effectuées sous la responsabilité du Bureau de Navigabilité et ne sont pas reprises ci-dessus.

Les inspections se caractérisent par différents types et spécialités dont la vérification des fichiers de formation des pilotes, de la préparation des vols ou encore celle de la conduite des vols et la conformité des simulateurs. Veuillez trouver ci-dessous les dates voir les différents types d'inspections effectuées en 2007.

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

Gestion des dossiers

Lors de la période du 31 décembre 2006 au 31 décembre 2007 plus de 90 dossiers ont été gérés par le Bureau des opérations aériennes dans le cadre de ses attributions en vue de la délivrance :

- de certificats d'acceptation ou d'approbation
- d'autorisations

- d'acceptation de responsable (post holders)
- de revalidation, renouvellement voire amendement d'AOC
- d'approbation de location d'avion (dry or wet lease).

Développements

- La DAC va intensifier, voire formaliser la supervision des actions correctrices suite aux observations faites par nos inspecteurs lors des contrôles de supervision cités ci-dessus.

- Les opérateurs sont rappelés de faire et de rapporter les comptes-rendus d'évènements prévus par les textes réglementaires JAR-OPS et EU-OPS et la DAC se donnera les moyens de faire un suivi inconditionnel des raisons qui ont mené à cet évènement ainsi que des actions correctrices prises par l'opérateur, voire éventuellement les prestataires de service. Par ailleurs, des procédures formalisées seront mises en place en vue de maximiser le contrôle du système qualité de ces opérateurs.

- Vu l'importance de la supervision des opérateurs, le Bureau des Opérations Aériennes qui par le passé se composait d'un gestionnaire administratif et des inspecteurs du Bureau Veritas travaille désormais sous la responsabilité du « Coordinator Civil Aviation Safety Oversight », engagé en juillet 2007 qui lui est assisté par un Expert en Opérations Aériennes.

3.5. Le domaine de la sûreté aérienne

1.Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile

Réuni neuf fois en 2007, il a continué à coordonner la mise en œuvre des mesures nécessaires suite aux audits de la Commission Européenne en 2004, 2005 et 2006.

2.Le département Sûreté de la Direction de l'Aviation Civile

Suite à la décision du Conseil de Gouvernement, quatre nouveaux inspecteurs ont été recrutés en 2007 et ont déjà commencé leur travail ou vont le commencer.

3.Audits Sûreté

Le Luxembourg a fait l'objet de trois audits en matière de sûreté (deux de la Commission Européenne, un de l'OACI). Les différents audits donnent lieu à des travaux de suivi et de rectification substantiels qui continuent en 2008.

4.Le programme national de contrôle de la qualité

Institué en décembre 2006, ce programme permet la supervision des activités de l'ensemble des acteurs de la plateforme aéroportuaire de Luxembourg par rapport à la réglementation CE 2320/2002.

Sous la supervision de la Direction de l'Aviation Civile, la Police Grand-ducale et l'Administration des Douanes et Accises participent à ce programme qui permet de veiller au respect des dispositions de sûreté.

L'activité de l'autorité par rapport à ce programme est évaluée annuellement par la Commission Européenne.
Total des inspections réalisées en 2007 : 334, dont :
- 222 par la Direction de l'Aviation Civile
- 84 par la Police Grand-ducale
- 28 par l'Administration des Douanes et Accises

Résultats des inspections :

Catégorie	DAC	PGD	ADA	Total
Conformité intégrale	62	45	13	**120**
Déficience identifiée	26	6	3	**35**
Déficience mineure	48	16	6	**70**
Déficience grave	84	17	6	**107**
Non-conformité	2	0	0	**2**
Total	**222**	**84**	**28**	**334**

3.6. 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 afin de maintenir les installations techniques et opérationnelles à un haut niveau et d'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, les travaux pour le nouveau radar (exécution de la loi du 22 décembre 2004) se sont achevés et l'exploitation a commencé après l'inauguration officielle de ce dernier par Monsieur le Ministre des Transports en date du 5 juin 2007. D'autre part, la mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport (exécution de la loi du 22 décembre 2004) se poursuit conformément aux prévisions.

En date du 22 octobre 2007, le Tribunal administratif du Grand-Duché de Luxembourg a annulé en première instance le règlement grand-ducal du 17 mai 2006 déclarant obligatoire le plan d'occupation du sol « Aéroport et environs ». Le gouvernement a relevé appel contre cette décision et les délibérations afférentes seront rendues début 2008.

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 ». Ces travaux se poursuivent et aboutiront en 2008.

Une des pièces maîtresses dans cet effort de se conformer au nouveau cadre réglementaire de la Commission Européenne a été le vote de la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, nouvelle administration qui se substitue à l'administration de l'aéroport qui avait été créée par la loi du 26 juillet 1975.

Cette nouvelle administration a été dotée du statut de « service de l'Etat à gestion séparée », statut qui lui permettra de se conformer aux exigences financières et comptables du « Ciel unique » imposant une plus grande transparence des coûts et des audits financiers externes obligatoires. Ainsi, les services ATC, AIS, CNS et MET doivent désormais se financer par des recettes propres. Ces recettes se constituent et par la mise à contribution des redevances de routes encaissées par

Eurocontrol pour le compte du Grand-duché et par les redevances aéroportuaires facturées aux clients de l'aéroport par l'administration, en particulier les redevances d'atterrissage et de vols de nuit.

En ce qui concerne la fréquentation de l'aéroport par ses clients, les graphiques joints illustrent le mouvement général décennal constaté depuis 1998.

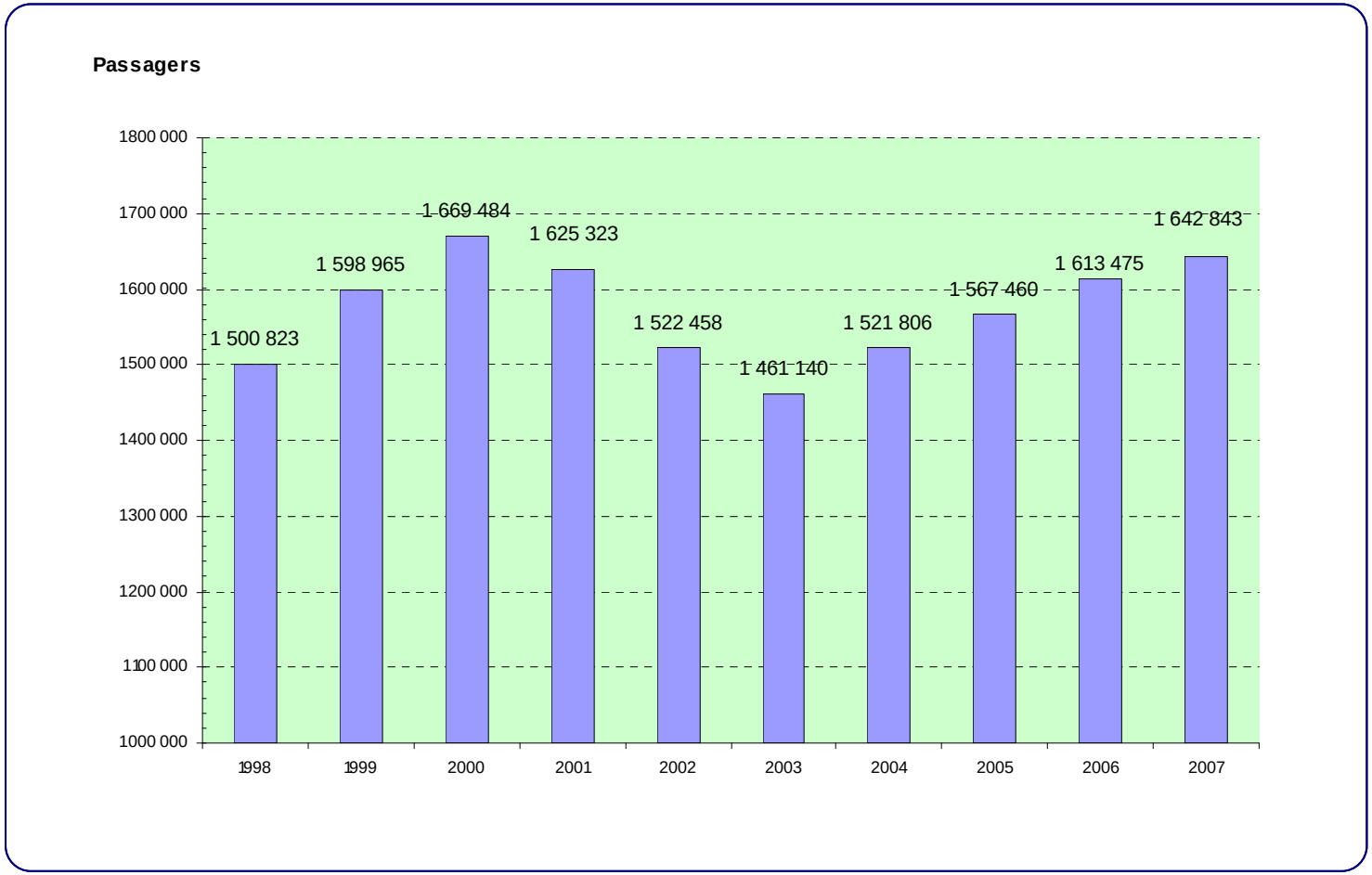
Le secteur des passagers est en hausse depuis 4 années consécutives pour atteindre pratiquement le seuil de l'année record 2000.

Pour le secteur du fret aérien, la hausse par rapport à 2005 est de 13,8%. Après un léger tassement de la progression pour les années 2005 et 2006, il y a lieu de noter une croissance impressionnante de ce secteur pour l'année écoulée. L'accroissement de cette activité constatée depuis les dix dernières années se confirme donc.

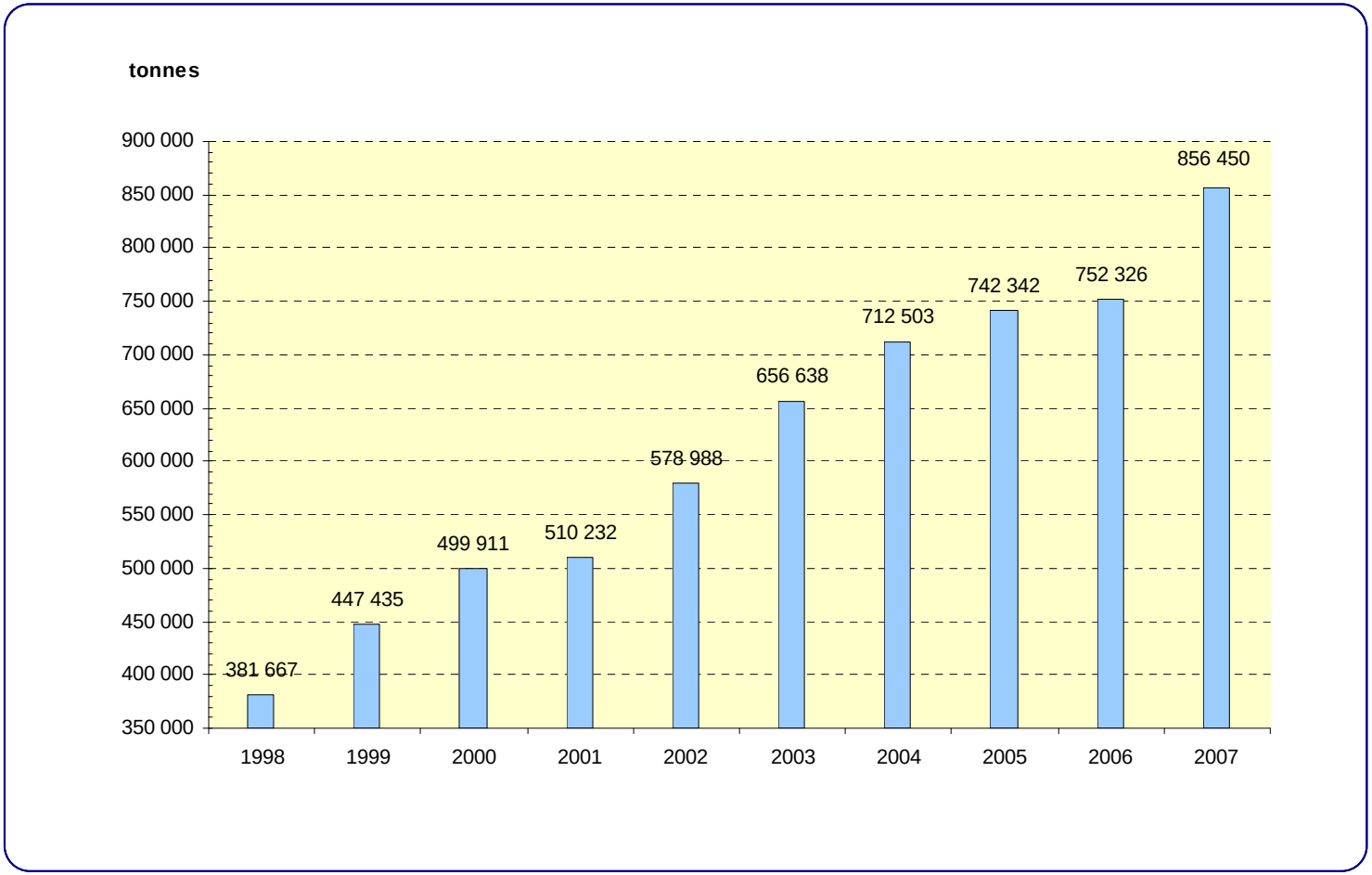
Les mouvements aériens sont en constant recul depuis 2005, tant pour les mouvements internationaux que locaux. Pour 2007 le recul est de 7% par rapport aux chiffres de l'année précédente, les mouvements internationaux affichant un recul de 2% et les mouvements locaux un recul de 19% qui en fait représentent 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, en ce qui concerne l'aviation sportive, les conditions météorologiques étaient particulièrement défavorables pour l'année écoulée, tandis que, pour ce qui est des mouvements internationaux, le recul peut être expliqué par une diminution du nombre des vols de la compagnie Luxair (-9%), alors que le nombre de mouvements aériens de la compagnie Cargolux affiche une progression de 11%. Cette progression ne suffit cependant pas à compenser le recul des mouvements aériens de la compagnie Luxair qui effectue environs trois fois plus de mouvements que la compagnie Cargolux.

Le nombre des mouvements de nuit est en hausse de 16,8% par rapport à 2006 mais reflète toujours la volonté du Gouvernement à limiter ces mouvements : le chiffre global tel quel, est constitué très majoritairement (94,4%) par des vols répondant aux critères des dérogations permanentes telles qu'inscrites à l'article 13, sub1. du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg. Des autorisations pour des vols ou des activités aéronautiques non couverts par le règlement grand-ducal susmentionné n'ont été délivrées que dans des cas extrêmement rares (4,9%) et pour des raisons dûment justifiées, p.ex. en cas de transport d'animaux vivants, de produits pharmaceutiques ou de denrées alimentaires périssables, ou encore en cas d'urgences.

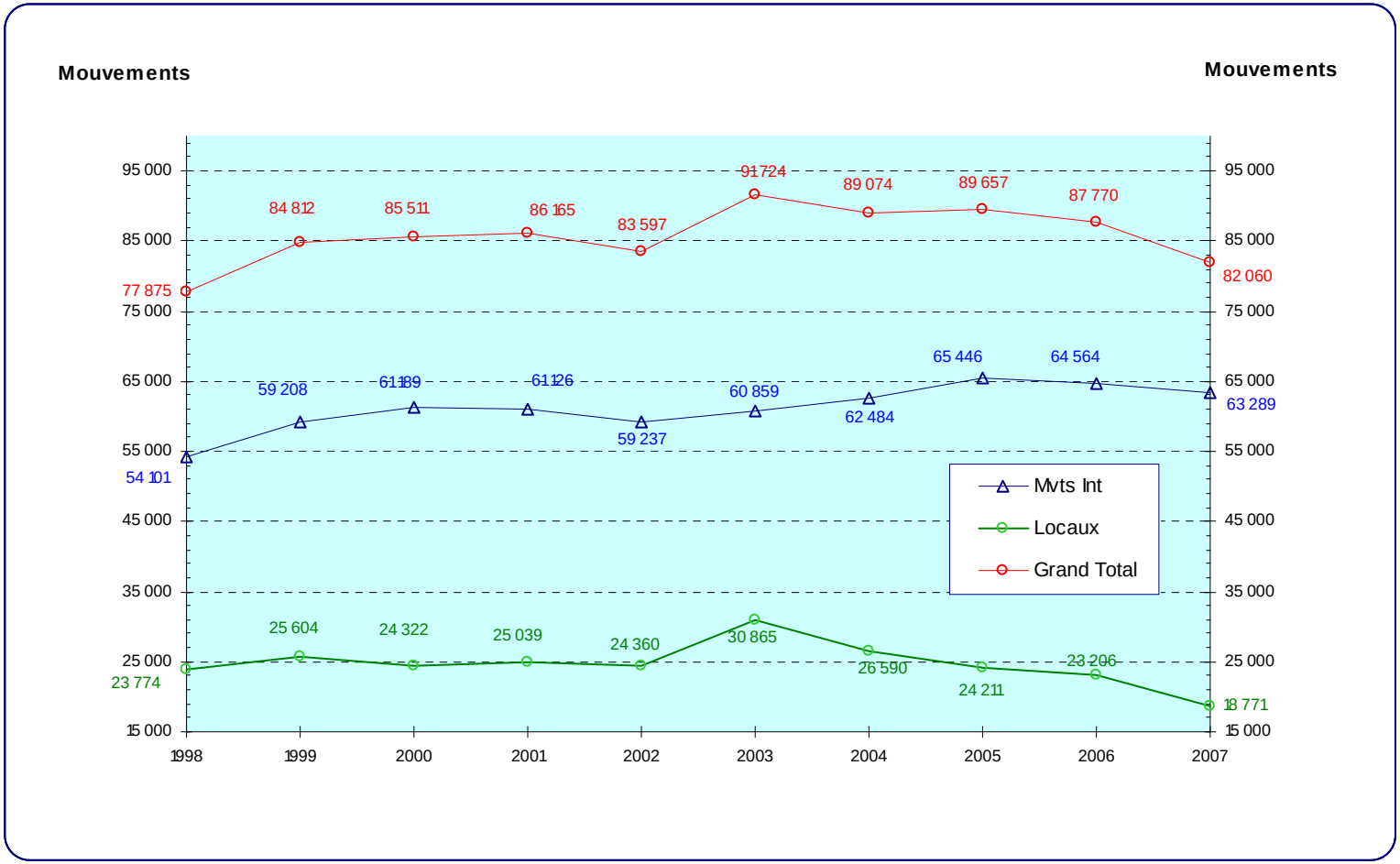
Evolution du nombre des passagers



Evolution du fret aérien



Evolution des mouvements aériens



Evolution des mouvements de nuit

4. Transports fluviaux

4.1. L'activité législative

- L'arrêté grand-ducal du 25 février 2007 a apporté certains amendements au règlement pour le transport de matières dangereuses sur la Moselle (Mémorial A N° 32, pages 670 et ss).

- L'arrêté grand-ducal du 25 février 2007 a modifié le règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 34, page 737).

- La loi du 13 mars 2007 a approuvé l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN, fait à Genève, le 26 mai 2000 (Mémorial A N° 55, pages 910 et ss).

- L'arrêté grand-ducal du 29 octobre 2007 a porté publication de l'Accord d'application de l'Accord du 1er octobre 1987 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif à l'annonce des crus dans le bassin versant de la Moselle, signé à Metz, le 20 mars 2007 (Mémorial A N° 205, pages 3566 et ss).

- L'arrêté grand-ducal du 21 décembre 2007 a publié les décisions prises par la Commission de la Moselle lors de sa séance plénière du 5 juin 2007 en matière de péages sur la Moselle (Mémorial A N° 250, page 4599).

- L'arrêté grand-ducal du 21 décembre 2007 a publié différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 250, pages 4599 et ss).

- Le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 29 avril 2002 portant réglementation de la police et de la sécurité sur les cours d'eau et plans d'eau est en voie d'adoption.

4.2. Les activités internationales

4.2.1. Union Européenne

La directive 2005/44/CE du Parlement et du Conseil du 7 septembre 2005 établit le cadre du déploiement et de l'utilisation des services d'information fluviale (SIF) harmonisés dans la Communauté afin de soutenir le développement des transports par voie navigable dans le but de renforcer la sécurité, l'efficacité et le respect de l'environnement et de faciliter les interfaces avec d'autres modes de transport.

Un règlement grand-ducal qui a pour objet de transposer en droit national cette directive et qui définit le cadre de l'utilisation des SIF au niveau national, à savoir pour la Moselle et le port de Mertert, a déjà trouvé l'aval du Conseil de Gouvernement le 16 novembre 2007 et sera soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

La directive 2006/87/CE du Parlement et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE fixe les normes de sécurité pour tous les bateaux (à marchandises, à passagers et de plaisance dont la longueur est supérieure à 20 m).

Elle oblige les Etats membres à mettre en place un cadre légal et une structure conforme pour en assurer l'exécution. Un avant-projet de règlement grand-ducal de transposition a été élaboré et sortira ses effets au plus tard fin décembre 2008.

4.2.2. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Dans la perspective d'une entrée en vigueur rapprochée de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 novembre 1996, les Etats signataires, dont le Luxembourg, ont convenu par déclaration commune du 24 août 2007 d'instituer un comité exécutif (EXCOM) associant tous les Etats signataires de la Convention, afin de préparer toutes les mesures pratiques et financières destinées à permettre la mise en œuvre de la Convention.

4.2.3. Commission de la Moselle

En 2007, la Commission de la Moselle a tenu deux séances plénières où des décisions importantes ont été prises. Le Luxembourg assume la présidence de la Commission de la Moselle à partir de la séance plénière de juin 2007 jusqu'à la séance plénière de juin 2008.

Dans le cadre de sa compétence tarifaire, la Commission a décidé, en vue de maintenir la compétitivité de la navigation mosellane, que le niveau des péages sur la Moselle resterait fixé tel quel.

Dans le domaine réglementaire, les trois délégations se sont mises d'accord à apporter une série de modifications au règlement de police pour la navigation sur la Moselle, afin de tenir compte de l'évolution de la technique et des exigences en matière de sécurité et d'environnement.

La Commission a en outre été informée, par son comité technique, de l'état d'avancement des travaux et des projets dans le cadre des mesures d'investissement visant à améliorer les conditions de navigation sur la Moselle, c. à d. le doublement des écluses mosellanes entre Trèves et Coblence ainsi que le rehaussement des ponts de la Moselle entre Apach et Metz.

Enfin, c'est avec un grand intérêt que la Commission de la Moselle a pris acte du lancement, en mars 2007, de l'étude de faisabilité technique d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la Moselle et la Saône.

Des recherches initiées par le Luxembourg ont permis de parvenir à une clarification de la situation juridique du barrage d'Apach, dont la gestion et l'exploitation continueront à être assurées et financées par la France, alors même que cet ouvrage se situe à cheval entre le territoire luxembourgeois et français, et ceci conformément avec la Convention de la Moselle, signée le 27 octobre 1956.

A la suite de la restructuration du personnel au sein de la Commission de la Moselle, deux postes d'employé administratif ont pu être occupés depuis le mois de décembre 2007.

4.3. Le Service de la navigation

4.3.1. Le contexte général

Bien que la Moselle n'en finit pas de faire la preuve de son utilité, il est communément ignoré 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 en tant que voie de transport 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 octobre 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 Convention tripartite au sujet de la canalisation de la Moselle, voire dans le cadre 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. Ces engagements imposent pour l'essentiel l'obligation de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que la navigation puisse s'exercer dans les meilleures conditions (Convention au sujet de la canalisation de la Moselle) ou de s'efforcer à limiter au strict minimum la durée des interruptions d'exploitation, en prenant toutes mesures appropriées (accords européens AGN + AGTC).

■ **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 donc 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 le secours et l'assistance nautique en cas d'avaries ou d'incidents sur la voie d'eau.

4.3.2. Activités et stratégies de gestion

Le défi général est donc d'assurer 24h/24h la conformité et la sécurité d'exploitation en respectant d'une part les contraintes découlant du plan international et en ne négligeant d'autre part pas les intérêts nationaux.

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 maîtrise technologique et 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 infrastructures relevant du domaine public fluvial.

Face aux multiples défis, la stratégie adoptée à 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.

Au niveau de la gestion du trafic un projet d'ampleur a dû être mis en chantier en 2007. En vue de la transposition nationale du règlement CE 1365/2006 relatif aux statistiques de transport, le système informatique a en effet dû être remanié de fond en comble.

4.3.3. 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-écluses), ainsi que d'un

certain nombre de dépendances terrestres. Le patrimoine à gérer totalise une surface de quelques 500 Ha.

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

- de contrôler et de prémunir les biens relevant du domaine public contre les risques de démembrement, d'empiétement ou de dégradation moyennant des inspections ad hoc de l'état des infrastructures de navigation et de la conformité des concessions privatives.
- de gérer et de valoriser au mieux les potentialités offertes (et sollicitées) du domaine public fluvial. A ce titre il s'agissait d'assurer l'administration des occupations privatives de secteurs déterminés du domaine public concédées à des particuliers ou des personnes morales dans l'intérêt de la mise en place de débarcadères, la construction d'ouvrages de rejet d'eaux superficielles ou encore la mise en place de siphons pour eaux résiduaires.
- d'adapter et de mettre à niveau le cadre réglementaire. Pour 2007, les activités se concentraient notamment sur les modifications à apporter au régime des autorisations d'occupation temporaire qui s'imposaient suite à la suppression de la procédure d'approbation de la Commission de la Moselle pour les projets d'ouvrages et de travaux qui ne sont pas exécutés par un Etat contractant lui-même.
- d'assurer des conditions optimales pour la mise en valeur des infrastructures de la voie navigable aux niveaux production d'énergie hydroélectrique, sports nautiques, tourisme, environnement ou encore qualité de vie.
- de promouvoir une adaptation des infrastructures de stationnement de la rive luxembourgeoise à l'évolution des besoins, respectivement à la progression constante de la taille des bateaux. Pour 2007, il sied de mentionner à ce titre la mise en service d'un quai flottant à Grevenmacher et les travaux d'étude entamés en vue de l'aménagement d'un quai d'accostage dans la Commune de Wormeldange.
- d'apporter son concours aussi bien en assistance-conseil qu'en appui technique aux autorités et organismes qui en ont exprimé la demande.

4.3.4. 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 2007 pas connu d'adaptation. On peut donc se borner à signaler qu'une somme de 76 735 € 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 atteindront, pour l'exercice 2007, 1,3 millions d'euros.

Face aux contraintes économiques a d'autre part été entamée l'étude des potentialités de réduction des coûts d'exploitation des barrages et écluses de la Moselle.

■ **Les résultats du transport de marchandises**

Le trafic marchandises transitant par la Moselle s'est maintenu en 2007 à un haut niveau. A l'écluse de comptage de Grevenmacher les chiffres caractérisant le flux de marchandises transportées se lisent comme suit:

-	Tonnage transporté:	9.441.020	tonnes
-	Mouvements de bateaux à marchandises chargés:	5.422	unités
-	Mouvements totaux de bateaux à marchandises :	6.468	unités
-	Capacité de charge théorique des bateaux:	14.067.518	tonnes

Tout en confirmant le haut niveau de performance, le trafic de l'année 2007 s'est finalement soldé par une régression d'environ 6,1% par rapport à l'année (record) précédente.

Année 2005 :	9.004.990 tonnes
Année 2006 :	10.055.094 tonnes
Année 2007 :	9.441.020 tonnes

Cette décroissance, aussi faible qu'elle puisse être, traduit une baisse de l'activité industrielle de la région, respectivement un affaiblissement de la compétitivité de la navigation mosellane par rapport aux traditionnels modes de transport terrestres.

L'évolution des flux et des groupes de marchandises a été variable selon les secteurs économiques. Les activités de transport se sont soldées par:

- un trafic de 5.550.315 tonnes vers l'amont portant notamment sur le transport :

-	de combustibles minéraux solides :	3.417.824	tonnes
-	de minerais et de déchets ferreux :	1.225.885	tonnes
-	de produits métallurgiques, matériel de construction, engrais :	767.670	tonnes

- un trafic de 3.890.705 tonnes vers l'aval portant notamment sur le transport :

-	de produits agricoles :	1.756.754	tonnes
-	de denrées alimentaires :	910.990	tonnes
-	de produits métallurgiques :	732.339	tonnes
-	de minerais et matériaux de construction :	465.708	tonnes

Une tendance nette allant dans le sens d'une diversification des trafics, respectivement d'un transport de conteneurs n'a pas pu être observée. Une reprise de l'activité fluviomaritime n'a pas non plus été 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 2007 comme suit:

- Mouvements de bâtiments à passagers : 451
- Autorisations de priorité de passage aux écluses conférées aux bâtiments effectuant un service régulier : 644
- Mouvements de bateaux de plaisance avec des dimensions supérieures à celles de l'écluse à nacelles : 886

Ces chiffres accusent une légère progression par rapport à l'année précédente. Ils témoignent l'ordre de grandeur de l'attrait qu'exerce la Moselle en tant que voie navigable sur le tourisme fluvial.

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.

4.3.5 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 néanmoins que l'ambition d'un service en mode continu puisse être vraiment satisfaite. Les impératifs techniques (pannes et autres désaffectations temporaires programmées) ont ainsi imposé au cours de l'année 2007 des interruptions d'exploitation des écluses qui se sont chiffrés à 251 heures pour Grevenmacher et à 185 heures pour Stadtbredimus. Ces chiffres englobent la période d'arrêt programmé d'exploitation qui s'est étalée en 2007 du 13 au 20 juin. A noter que lors de cette période, des travaux ont exigé un abaissement du bief en aval du barrage-écluse de Grevenmacher de 1,5 m au dessous du niveau normal de retenue.

A souligner que 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.

4.3.6 Le service des barrages

Pour ce qui est du service des barrages, le défi est 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 les débits de la Moselle jusqu'au seuil de 800 m^3/sec.

Pour l'année 2007, 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	1608 h	3044 h
- Durée des mises hors service pour opérations programmées de maintien en état:	2864 h	84 h	89 h	206 h
- Durée des interruptions de fonctionnement (pannes):	0 h	0 h	0 h	0 h

En 2007 l'exploitation de la voie d'eau était dans une moindre mesure affectée par des épisodes d'étiage.

4.3.7 Le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

L'objectif des activités de maintenance des ouvrages hydrauliques de la Moselle est de maintenir pour un coût compétitif les fonctionnalités de ce patrimoine unique. La recherche constante de l'optimum technico-économique implique donc non seulement des compétences spécifiques mais également une organisation flexible, réactive et efficace.

En ce qui concerne le plan financier, il sied de rappeler que les dépenses en question sont partiellement couvertes par le remboursement opéré par la Société Internationale de la Moselle sur base de l'article 19 alinéa 1 d) de la Convention au sujet de la canalisation de la Moselle au titre de l'annuité d'entretien et de renouvellement.

Aussi semble-t-il intéressant de noter qu'il s'agit de compétences partagées sur base des dispositions d'un accord intergouvernemental signé le 14 septembre 1976 à Bonn. Suivant les dispositions de l'article 2 de cet accord le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg est tenu d'assurer l'entretien courant des installations des barrages et écluses de la Moselle.

Pour ce qui est des événements marquants de 2007, il convient de relever que les investissements concédés au cours des derniers exercices dans l'intérêt de la modernisation des équipements ont exigé un ajustement des procédures et méthodes de maintenance. Un des défis de 2007 était donc de gérer le passage de méthodes traditionnelles à des méthodes modernes de gestion de la maintenance.

En vue d'augmenter la maîtrise des interventions et leur traçabilité, le plan de maintenance a fait l'objet d'une analyse fonctionnelle et critique. L'objectif de cette étude entamée en 2007 est d'apprécier l'adéquation qualitative et quantitative des performances et d'analyser les possibilités de réaction en vue de mieux maîtriser les coûts. Dans ce même cadre seront étudié la rentabilité d'une sous-traitance générale ou partielle des charges de maintenance.

Conjointement sont menées les réflexions visant à formaliser plus concrètement l'approche qualité en examinant les conditions et effets d'une certification ISO.

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.

4.3.8. La gestion de la sécurité sur l'eau

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, respectivement la fluidité de navigation et une cohabitation aussi harmonieuse que possible entre les différents utilisateurs de cette infrastructure naturelle de transport.

En dépit de l'intensification et la diversification du trafic, les incidents constatés restaient néanmoins mineurs. A cet égard il est intéressant de noter que la flotte de bateaux opérant sur la Moselle est en règle générale constituée d'unités modernes, efficaces, sûres et respectueuses de l'environnement.

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 la diversification de la nature des unités, respectivement du type de marchandises transportées.

Au niveau infrastructurel 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 l'absence d'entraves à la sécurité de circulation. A noter qu'à partir de l'année 2007 ces contrôles sont assurés de manière efficace sur base d'un outil de gestion informatisé.
- 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'inspection des bateaux à passagers et des installations d'accostage imposée en vertu de l'article 4 du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle.
- L'adaptation, respectivement le maintien en état du parc du matériel d'intervention nautique. 2007 a connu la mise en service d'un ponton d'intervention multi-usages. Cet outil a permis de combler un certain nombre de lacunes au plan de la logistique d'intervention, dont notamment au niveau de la capacité de pompage et d'éclairage, de la fourniture d'énergie électrique ou encore de la lutte contre les pollutions aquatiques.

Sur un plan plus général, les activités particulières destinées à assurer des conditions optimales de sécurité pour les personnes et l'environnement ont concerné notamment:

- Les adaptations organisationnelles opérées en vue d'augmenter l'efficacité et la sécurité d'intervention en cas d'accident;
- La collaboration assurée dans le cadre de l'élaboration du plan d'urgence du lieu de transbordement et de stockage des produits pétroliers;
- Les efforts de formation déployés en vue de renforcer le savoir-faire dans ce domaine spécifique. De cette manière il a été possible d'assurer des interventions efficaces et sûres en le domaine nautique.

■ 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 2007, 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 d'agir au plan préventif en rappelant les évolutions constatées, en assurant une communication proactive et en soulignant 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 transports spéciaux, de manifestations sportives, de fêtes nautiques, de travaux ou d'autres activités extraordinaires ayant eu lieu sur la voie d'eau;
- La sauvegarde du domaine public fluvial des atteintes et dégradations par des opérations préventives et répressives;
- Des opérations de contrôles destinées à vérifier le respect des mesures générales de police et d'exploitation. Lors de ces activités préprogrammées, les agents mandatés à cet effet ont au cours de l'année 2007, procédé aux contrôles suivants:
  - 25 bateaux à marchandises,
  - 51 bateaux de plaisance et de sport,
  - 28 motos aquatiques.

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 du ski nautique;
⇨ Le non-respect des règles d'équipement et d'utilisation des installations radiotéléphoniques
⇨ Le non-respect des conditions imposées par les autorisations extraordinaires de manifestations;
⇨ Le non-respect des dispositions régissant l'immatriculation des bateaux de plaisance;
⇨ La non-conformité des documents de bord obligatoires.

■ **Aperçu des événements extraordinaires d'exploitation**

L'année 2007 a été caractérisée par un nombre d'accidents/d'incidents en légère progression. Au cours de l'année 2007, ont ainsi dû être traités 34 événements extraordinaires d'exploitation dont:

1	Accident avec dommages corporels;
5	Accidents / incidents de navigation ayant entraîné des dégâts au matériel flottant;
4	Accidents / incidents de navigation avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
11	Accidents / incidents de navigation sans répercussions sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
6	Incidents d'exploitation avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
5	Pollutions des eaux de moindre importance, d'origine inconnue, respectivement terrestre;
1	Pollution des eaux de moyenne importance dans la darse du port de Mertert.

4.3.9. 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 corrélativement au plan de la production d'énergie hydroélectrique dans le secteur à gérer se chiffrent en année moyenne à 39 GWh pour la centrale de Grevenmacher, à 20 GWh pour la centrale de Palzem et à 11,6 GWh pour la centrale implantée à Schengen-Apach.

■ **Caractéristiques générales de l'année hydrologique**

L'année 2007 s'est caractérisée par des épisodes de crue en janvier, mars et décembre. Au cours de l'année sous revue, le bassin de la Moselle n'a par contre pas été frappé par des périodes d'étiage sévères.

Les chiffres clé caractérisant les conditions hydrologiques dans le bassin versant luxembourgeois de la Moselle ressortent du tableau ci-dessous.

Paramètres hydrauliques clé

ANNEES:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
DEBIT DE LA MOSELLE								
Moyenne annuelle (m3/s)	180	218	190	96	108	92	149	171
Moyenne journalière minimale (m3/s)	25	27	22	11	18	19	24	32
Moyenne journalière maximale (m3/s)	690	1185	1451	973	1137	547	1222	1012

■ **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 limnimètrique télé-interrogeable fait l'objet d'accords internationaux, dont notamment:

- ⇨ l'accord international du 1er 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.
- ⇨ l'accord d'application de l'accord du 1er octobre 1987 relatif à l'annonce des crues dans le bassin versant de la Moselle.

En vertu de ces accords, le Service de la Navigation est tenu d'assurer le fonctionnement des systèmes hydrométriques relevant du secteur luxembourgeois.

■ **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.

4.3.10. Evolutions et perspectives

En assurant la mise à disposition d'infrastructures en bon état et des conditions d'exploitation performantes, le Luxembourg participe activement aux mesures de promotion visées par le programme d'action "Naïades" de la Commission Européenne. Dans le cadre de ce programme il est souligné que la voie fluviale est l'infrastructure par excellence du développement durable en raison de son caractère économique, sûr et respectueux de l'environnement et quelque présente des potentialités à exploiter.

La voie navigable bénéficie d'un certain regain d'intérêt qui explique notamment le dynamisme des secteurs tourisme, sports nautiques et navigation de plaisance. Cette évolution implique évidemment une évolution quantitative et qualitative des défis à

affronter et des exigences à satisfaire par le gestionnaire de cette infrastructure multifonctionnelle.

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.

Si la navigation fluviale a la réputation d'être un mode sûr à haute efficacité énergétique, il est aussi vrai que l'image véhiculé ne reflète pas toujours ses performances réelles. Abstraction faite des répercussions économiques indéniables, le commun des mortels arrive à mieux percevoir les apports et les potentialités de ce mode de transport en faveur du développement durable dès lors qu'il considère que la Moselle aménagée en voie d'eau évite bon an mal an, la circulation de quelque 400 000 poids lourds, permettant ainsi une économie substantielle de gaz à effet de serre.

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 non valorisées, constitue néanmoins un atout qui reste à mieux exploiter par les régions concernées.

4.4. Le Port de Mertert

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2007, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint **1.640.431 t** contre **1.732.984** t en 2006, soit une diminution de **92.553 t** ou **5,34 %**.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une progression de 41.451 t pour atteindre 358.943 t.

Trafic Portuaire

Le courant export a enregistré au total une baisse importante de 97.027 t ou 41,75 %, revenant de 232.383 t en 2006 à 135.356 t en 2007.
Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une diminution des produits sidérurgiques de 50.886 t ou 28,30 % pour atteindre 128.911 t.
Le clinker de ciment a été entièrement épuisé en 2007 (41.879 t en 2006).
Les divers avec un tonnage de 6.445 t ont diminué de 4.262 t ou 39,81 %.

Le courant import a totalisé 976.935 t et marque ainsi une diminution de 79.643 t ou 7,54 %.

Les ferrailles avec un tonnage de 299.520 t ont légèrement régressé de 10.788 t ou 3,48 %.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques avec un total de 6.249 t connaissent une régression importante de 20.803 t, soit 69,96 % par rapport à 2006.

Après avoir atteint un tonnage record de 502.938 t en 2006, le trafic pétrolier a enregistré en 2007 une légère baisse de 9.512 t ou 1,89 %, pour ainsi atteindre 493.426 t.

Le trafic charbonnier a connu une diminution de 14.163 t ou 22,76 % par rapport à 2006.
Les matériaux de construction ont légèrement augmenté de 3.291 t ou 7,31 % pour se fixer à 48.325 t.
Les produits agricoles ont enregistré une augmentation de 14.193 t ou 24,57 % pour revenir à 71.963 t.
Les divers ont fortement baissé de 48.110 t ou 83,69 % pour n'atteindre plus que 9.377 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2007 un tonnage total de 434.680 t et a contribué de ce fait à raison de 39,1 % au tonnage portuaire fluvial, contre 39,6 % en l'an 2006.

Parmi les produits-piliers, les produits pétroliers (44,4 %) occupent le premier rang suivis de près des produits sidérurgiques (39,1 %).
Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une progression de 42.665 t ou 33,72 % pour se fixer à 169.195 t.

Le trafic "terrestre port" continue sa monté fulgurante de 2006 et a augmenté de 19.533 t ou 12,26 % pour atteindre 178.793 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port" a progressé de 21.918 t ou 13,85 % pour s'élever à 180.150 t.

DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2007

Unité: Tonne

	2007	2006	diff. %
TRAFIC GLOBAL GENERAL	1.640.431	1.732.984	- 5,34%
TRAFIC GLOBAL PORT DE MERTERT	1.112.292	1.288.962	- 13,71%
exportations	135.356	232.383	- 41,75%
importations	976.935	1.056.579	- 7,54%

EXPORTATIONS	2007	2006	diff. %
produits			
sidérurgiques	128.911	179.797	- 28,30%
dont: laminés finis et demi-produits	*128.911*	*178.577*	*- 27,81%*
scories de four électrique		*1.220*	*- 100,00%*
clinker de ciment		41.879	- 100,00%
produits agricoles			
divers	6.445	10.707	- 39,81%

IMPORTATIONS	2007	2006	diff. %
produits sidérurgiques	305.769	331.111	- 7,65%
dont: matières premières	*299.520*	*310.308*	*- 3,48%*
produits finis et demi-produits	*6.249*	*20.803*	*- 69,96%*
charbon	48.075	62.238	- 22,76%
produits pétroliers	493.426	502.938	- 1,89%
matériaux de construction	48.325	45.034	7,31%
produits agricoles	71.963	57.770	24,57%
divers	9.377	57.487	- 83,69%

	2007	2006	diff. %
Nombre de bateaux port	897	961	- 6,66%
dont:			
chargés	157	228	- 31,14%
déchargés	740	733	+ 0,95%

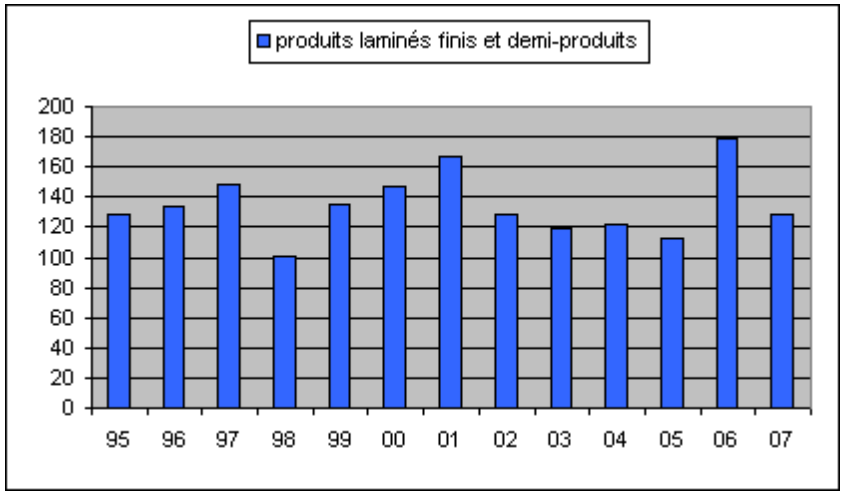
TRAFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER *			
exportations et importations	169.195	126.530	+ 33,72%
nombre de bateaux	107	105	+ 1,90%
TRAFIC TERRESTRE PORT *	178.793	159.260	+ 12,26%
TRAFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT *	180.150	158.232	+ 13,85%

* compris dans le trafic global général

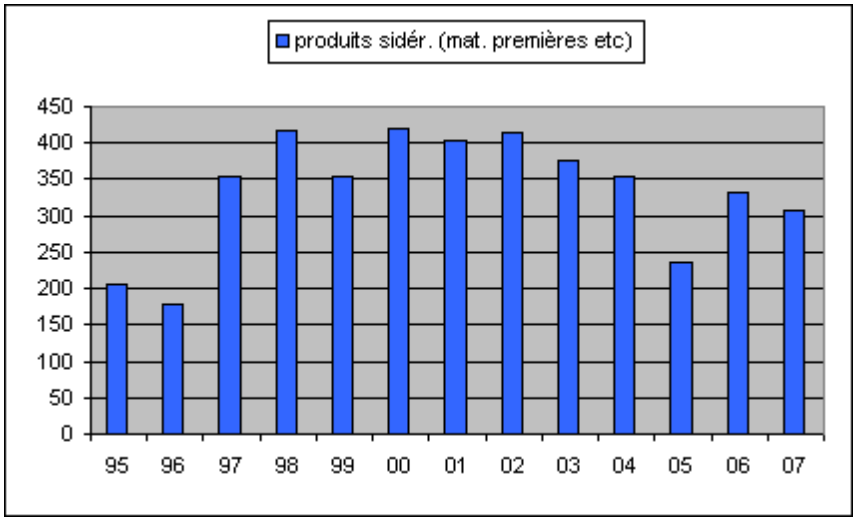
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

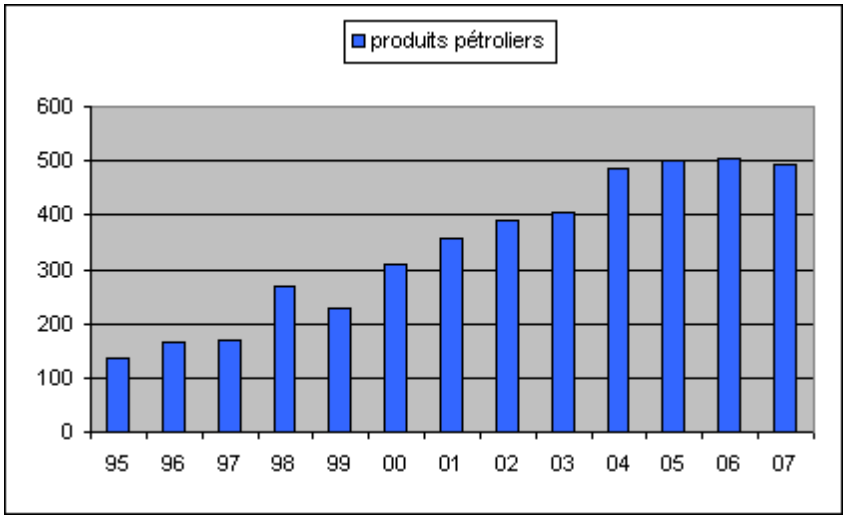
en milliers de tonnes

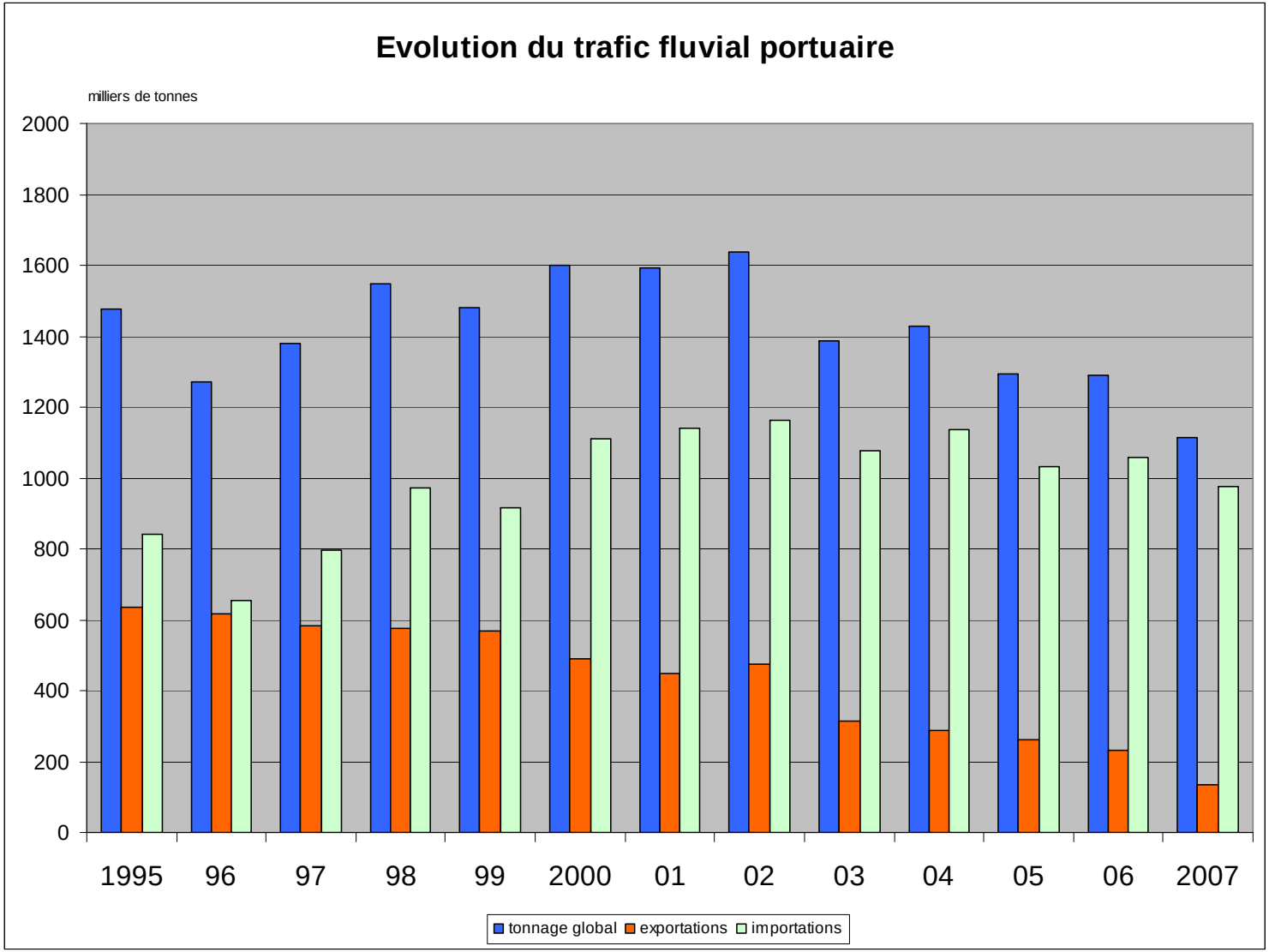
exportations



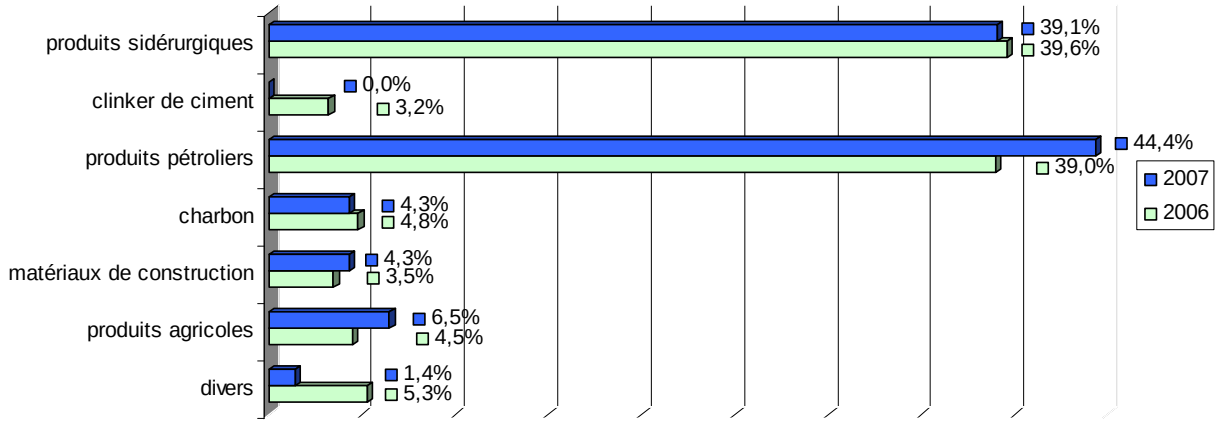
importations

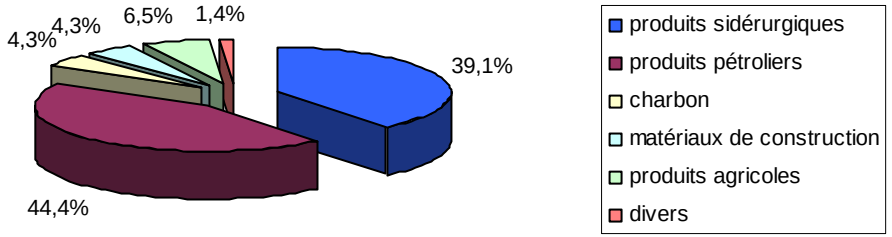





Evolution du trafic fluvial portuaire
milliers de tonnes
2000
1800
1600
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
1995
96
97
98
99
2000
01
02
03
04
05
06
2007
tonnage global
exportations
importations

TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS





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 5.6.).

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 « mobilitéit.lu »* (voir chapitre 5.3.).

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 5.4.).

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 5.4.).

5.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable

La croissance économique soutenue du Luxembourg et ses effets connexes sur l'évolution démographique laisse prévoir que le niveau de 500.000 habitants sera largement dépassé à l'horizon 2020 et conduira d'ici-là à une augmentation continue de la demande de trafic.

Une population résidente de 476.200 habitants croissant actuellement au rythme de quelque 7.000 personnes par an ainsi que quelque 134.900 travailleurs frontaliers dont le nombre augmente actuellement de quelques 9.000 unités par an 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.

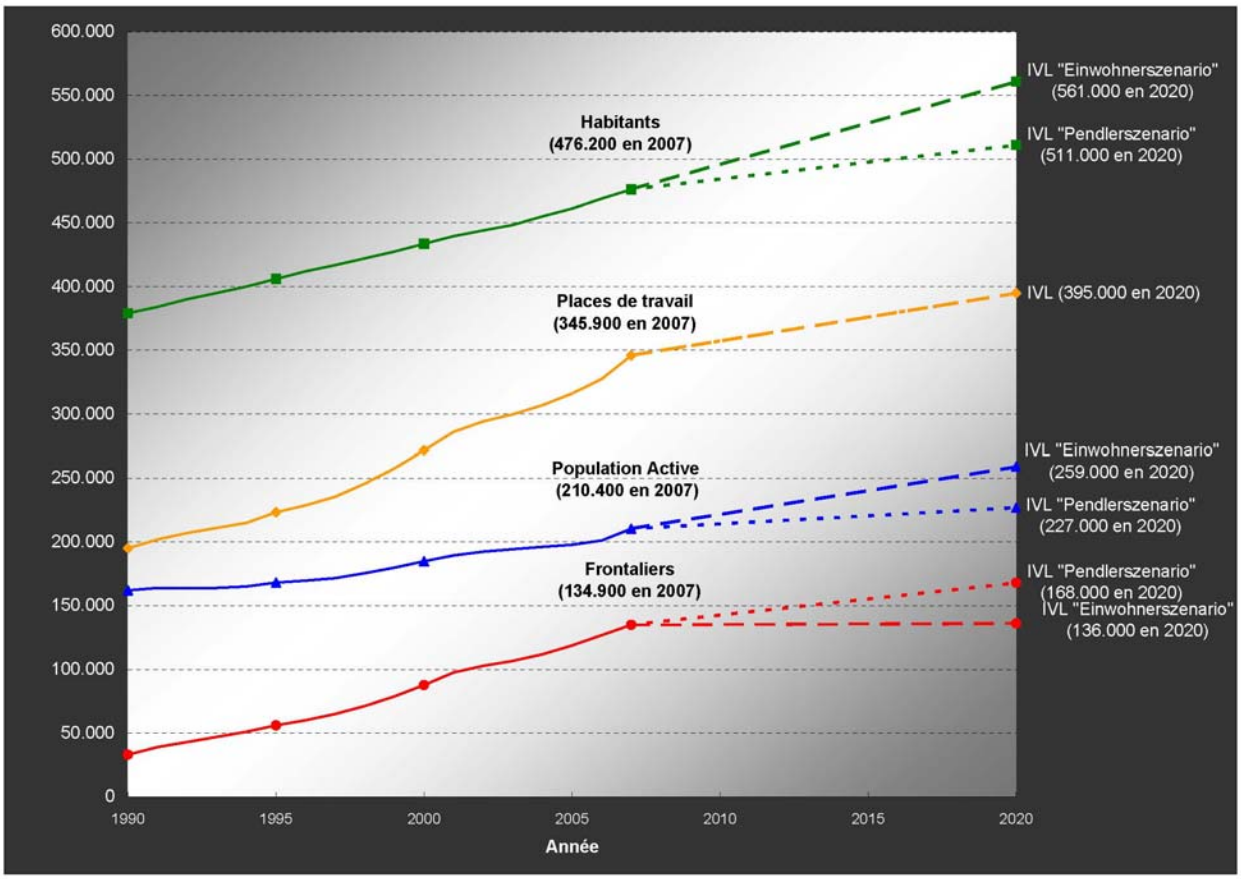


Figure 1 : Développement de la population et des emplois au niveau national (Source : Statec)
Situation au 1er janvier pour les habitants ; Moyenne annuelle pour les places de travail, la population active et les frontaliers.

Au vu de l'évolution économique et démographique du Luxembourg esquissée ci-dessus, il s'avère crucial de disposer de données actuelles et fiables sur les déplacements des ménages et/ou individus et leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Etant donné que les dernières enquêtes sur les déplacements nationaux et les déplacements transfrontaliers ont été réalisées respectivement en 1995 et en 1997, le Ministère des Transports a engagé les préparatifs pour faire effectuer une nouvelle enquête sur les déplacements nationaux et transfrontalière en 2009. Dans le cadre des préparatifs y relatifs, une étude conceptuelle a été initiée en 2007 afin de définir la nature, l'ampleur et la configuration de l'enquête proprement dite.

Face à ce développement avec ses répercussions sur les transports qui engendre que les capacités de certains axes routiers atteignent leur limite au fur et à mesure, 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 de plus en 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. Le concept de mobilité intégré « mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt »

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).

La politique gouvernementale en faveur des transports en commun a été concrétisée par l'élaboration d'un concept de mobilité intégré « mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt » qui a été présenté à la presse par le Ministre des Transports, Monsieur Lucien Lux, en date du 1er octobre 2007. Une brochure relative au concept de mobilité intégré « mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt » a été distribuée à tous les ménages entre le 3 et le 5 octobre 2007. Le concept a également été présenté à l'occasion de la foire d'automne 2007.

Le concept a souligné que les transports publics sur route et en particulier sur rail, sont à considérer comme une alternative valable au trafic individuel, et ceci aussi bien au niveau du transport de personnes que de marchandises et que seule une combinaison intelligente de la route et du rail – du train, de l'autobus, de la bicyclette et de la marche – peut nous offrir une mobilité qui soit en mesure d'associer le confort des personnes à la protection de l'environnement.

Ainsi, il est distingué entre les mesures prises en faveur des transports en commun sur le plan national et au niveau du raccordement du pays aux réseaux ferroviaires européens et de l'amélioration des transports publics régionaux transfrontaliers et entre les initiatives à prendre en relation avec l'amélioration du transport de marchandises par rail :

- L'objectif du concept se traduit par une amélioration sensible de l'offre ferroviaire par 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. Ainsi, le Gouvernement entend mettre en service jusqu'en 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 ainsi que le raccordement de l'Aéroport et du plateau de Kirchberg au réseau ferré. L'ensemble des projets ferrés comporte 12 projets, à savoir:

  1 Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange-frontière française

  2 Tunnel de raccordement en direction d'Oberkorn

3 Construction d’une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie

4 Optimisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen

5 Mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg-Pétange

6 Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch/Alzette

7 Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg

8 Nouveau viaduc parallèle au viaduc existant de Pulvermühle

9 Optimisation de block sur la ligne du Nord entre Dommeldange et Ettelbruck

10 Mise à double voie du tronçon Hamm-Sandweiler

11 Ligne ferroviaire Hamm-Findel-Kirchberg (Luxexpo)

12 Aménagement d’une voie d’évitement à Michelau

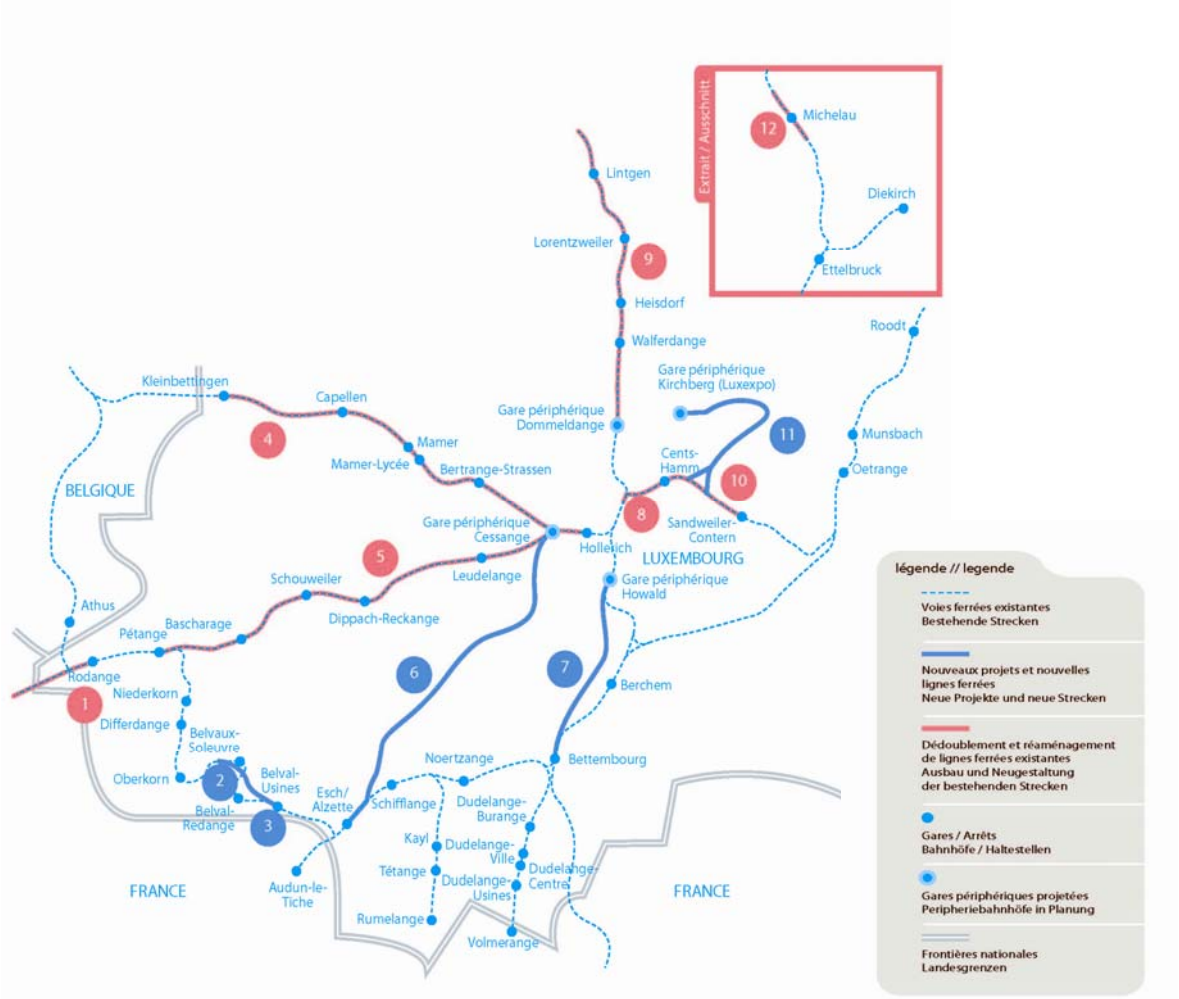


Figure 2 : Ensemble des projets ferrés projetés

- Le futur schéma de desserte national 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.

- Au vu de l'estimation de voyageurs sur l'axe Kirchberg–Centre-Ville–Gare Centrale, il importe de faire appel à un système de transports à grande capacité de type tram au lieu d'un système dont la desserte est assurée exclusivement par des bus. La planification du tram léger dans la Ville de Luxembourg est assurée par un groupement d'intérêt économique (G.I.E.) portant la dénomination «GIE LuxTram» et constitué par l'État du Grand-Duché et la Ville de Luxembourg.

- Le concept « mobil 2020 » prend non seulement en compte les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché, mais répond aussi à la demande générée par les mouvements quotidiens actuellement de quelque 134.900 frontaliers employés dans l'économie luxembourgeoise.

- Dans l'intérêt de son déploiement au sein de l'Europe et afin d'assurer le désenclavement du pays et de la Grande Région qui l'entoure par rapport aux autres centres de gravité économiques en Europe, le Luxembourg doit disposer de bonnes communications avec les autres grands centres d'activités. Dans ce contexte, le raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen, l'amélioration de la relation voyageurs sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (EUROCAP RAIL) et l'axe Luxembourg-Trèves-Coblence sont d'une importance majeure.

- 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 transport individuel notamment aux heures de pointe. Aussi conviendra-t-il de doter les transports publics routiers d'une infrastructure routière spécifique dans la mesure où celle-ci sera nécessaire pour assurer les atouts de rapidité et de ponctualité de l'autobus par rapport à la voiture particulière.

- L'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.

- La mobilité douce (trafic non motorisé) est considérée à l'heure actuelle comme mode de déplacement principalement réservé aux loisirs (sport, tourisme, etc.) et non comme mode de transport à part entière. Or, on constate que la mobilité douce présente un potentiel considérable qui permet d'améliorer les performances et la qualité du système global du transport de personnes. A cet effet, le Ministère des Transports présentera un plan d'action portant sur la promotion de la mobilité douce afin de pouvoir réaliser à l'horizon 2020, en collaboration étroite avec les autorités communales, l'objectif de 25% pour la mobilité douce.

- Afin de communiquer l'offre des transports publics plus largement auprès du public, la Communauté des Transports mise en place en février 2006 s'est dotée d'une Centrale de Mobilité qui constitue le vecteur de communication auprès des utilisateurs des transports publics pour les informer sur les nombreuses possibilités qui leur sont offertes pour se déplacer. La Centrale de Mobilité propose des offres concrètes destinées à améliorer la qualité du service et le

confort des voyageurs. Grâce à cette promotion des transports publics, les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, la mobilité douce (vélo et marche à pied) et le co-voiturage, pourront se développer pour assurer à chacun une meilleure qualité de vie tout en préservant l'environnement et en limitant les émissions polluantes.

- En vue d'améliorer le fonctionnement du transport ferroviaire de marchandises, en accroissant l'utilisation des chemins de fer pour le transport des marchandises et en faisant du rail une véritable alternative pour le transport de marchandises, le Gouvernement poursuit la mise en œuvre d'une stratégie qui repose sur trois piliers: CFL cargo, CFL Multimodal et le centre de fret Bettembourg.

La politique d'investissement en faveur des transports publics souligne l'ambition du Gouvernement à s'engager sans compromis dans cette voie. Ainsi, le volume financier des dépenses liées à la réalisation des projets d'infrastructure internationaux, transfrontaliers et nationaux qui seront financés par le Fonds du Rail et qui figurent dans son programme quinquennal, s'élève à un montant de quelque 2,3 milliards d'euros pour la période de 2007 à 2011.

En effet, 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.

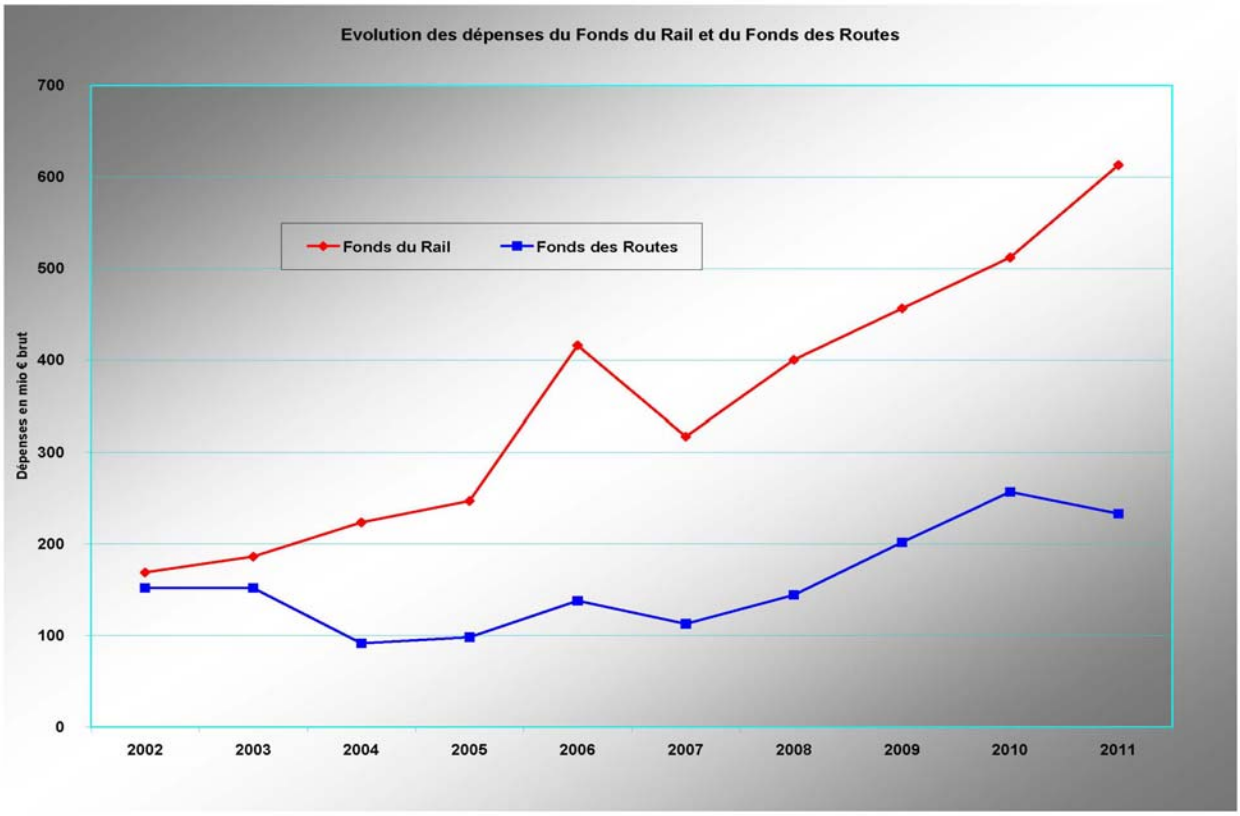


Figure 3 : Evolution des dépenses du Fonds du Rail et du Fonds des Routes
(Source : Programme pluriannuel des dépenses en capital 2007-2011)

5.3. 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 :

Description sommaire des projets

Mise en place d'un tram léger

- Le projet de la mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg relie les gares périphériques de Cessange et de Howald à la gare centrale, au Centre-Ville ainsi qu'au plateau de Kirchberg. Le 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 5.4.1.).

- 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 (voir chapitres 5.7.1. et 5.7.2.).

Extension du réseau ferré classique

Ligne ferroviaire 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. (voir chapitre 5.4.2.).

Belval-Ouest

- Dans l'intérêt d'un meilleur raccordement du site de Belval-Ouest ce projet prévoit la **construction d'une nouvelle gare à Belval-Usines, un P&R ainsi qu'antenne ferroviaire entre la Gare Belval-Usines et la Gare Belvaux-Mairie**. (voir chapitre 5.4.3.).

- Il est prévu de prolonger l’antenne ferroviaire de la Gare Belval-Usines vers la Gare Belvaux-Mairie dans une phase ultérieure 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. Deux arrêts sont prévus à Foetz et Leudelange (voir chapitre 5.4.4.).

Ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg

- **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. (voir chapitre 5.4.5.).

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.
- 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". (voir chapitre 5.4.7.).

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** (voir chapitre 5.4.7.).

Ligne ferroviaire Pétange-Luxembourg

- **L'adjonction d’une deuxième voie à la ligne Pétange – Luxembourg** 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. (voir chapitre 5.4.8.).

5.4. La mise en œuvre du concept de mobilité intégré « mobil 2020 »

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.

5.4.1. La mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg

Le projet de la mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg relie les gares périphériques de Cessange et de Howald à la gare centrale, au Centre-Ville ainsi qu'au plateau de Kirchberg. Le 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.

Le projet permettra notamment de 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 (CO_2, …), 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.

Sur l'axe Kirchberg–Centre-Ville–Gare Centrale, les estimations de voyageurs sont telles qu'il importe en effet de faire appel à un système de transports à grande capacité de type tram au lieu d'un système dont la desserte est assurée exclusivement par des bus. A titre d'exemple, partant d'une cadence de 5 minutes, un tram léger en traction double peut transporter (avec un taux d'occupation de 66%) approximativement 4.250 personnes par heure par rapport à 800 personnes pour un bus articulé avec le même taux d'occupation.

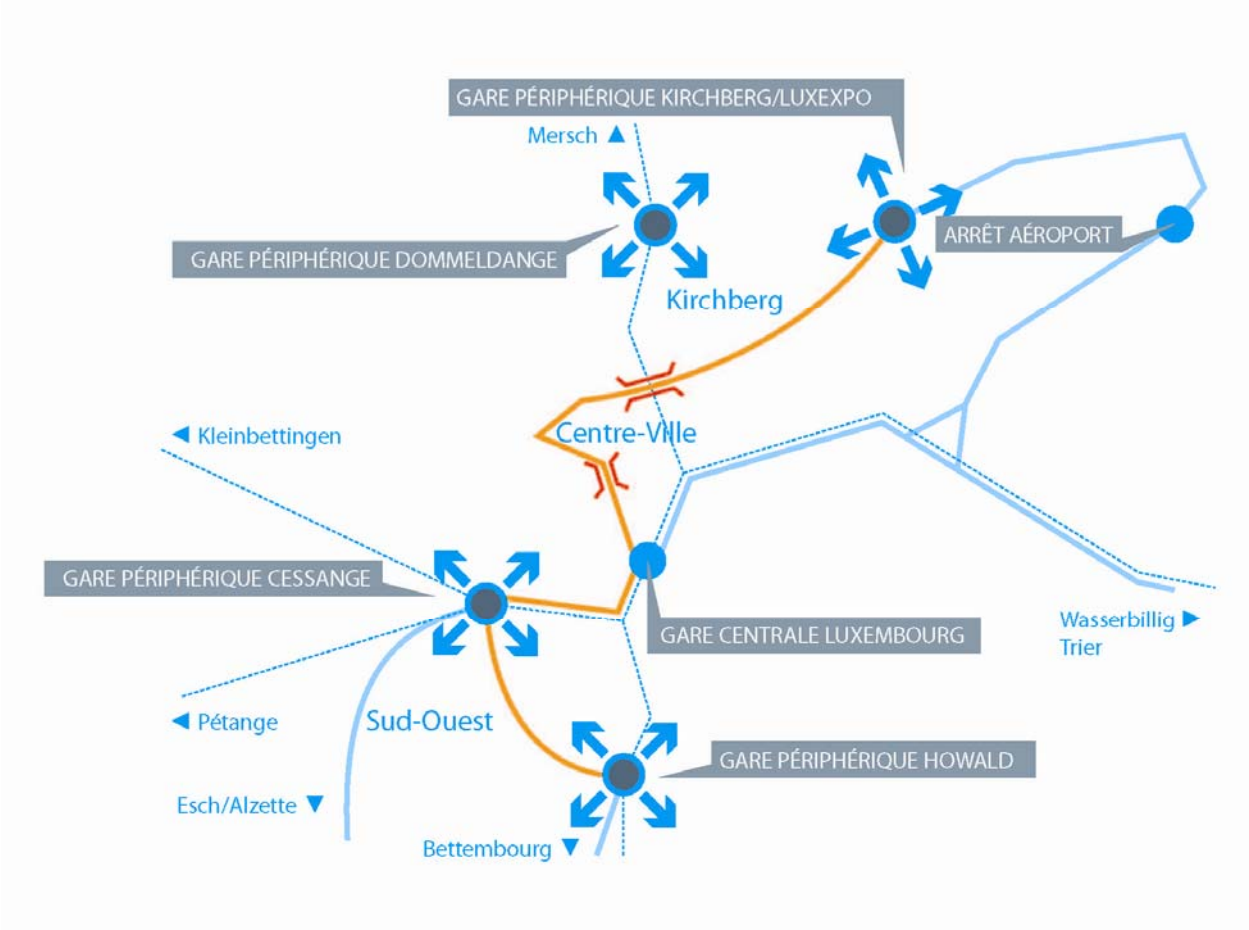


Figure 4 : Tracé du tram léger et gares d'échange entre tram et train pour les raccordements directs avec les quartiers de la ville

En ce qui concerne la mise en œuvre du projet du tram léger, le Conseil de Gouvernement a fait sien, suite aux conclusions du groupe de travail ad hoc « Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg » qui ont été consignées par le dossier de synthèse de mars 2006, le préjugé favorable de Monsieur le Ministre des Transports à l'égard du concept du tram léger dans sa séance du 10 mars 2006.

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 sus-citées, certains éléments (techniques, financiers et d'exploitation) ont depuis

lors été analysés en détail par le groupe de travail et ont été intégrés dans un dossier complémentaire permettant ainsi de donner une réponse aux questions soulevées.

En outre, le réseau des lignes bus sur le territoire de la Ville de Luxembourg sera adapté en fonction du nouveau réseau du tram léger. En effet, il s'agit de préciser et d'approfondir la cohabitation entre le tram et le réseau AVL/RGTR en tenant compte des besoins spécifiques des quartiers résidentiels ainsi que du transport scolaire. Ainsi, la Ville de Luxembourg et le Ministère des Transports sont en train de faire examiner la cohabitation future entre le tram et les réseaux AVL et RGTR.

En vue de la réalisation du projet du tram léger, le Bourgmestre de la Ville de Luxembourg et les Ministres concernés (Transports, Travaux Publics et Intérieur) ont retenu lors de l'entrevue du 6 février 2007 de constituer un groupement d'intérêt économique (G.I.E.). Il a également été retenu qu'il serait utile, au vu de certains éléments qui sont apparus lors des études complémentaires, de réaliser immédiatement le tronçon complet entre la Luxexpo et la nouvelle gare périphérique de Cessange en passant par le Centre Ville et la place devant la Gare Centrale.

La mise en place du GIE LuxTram a eu lieu par l'acte notarié du 20 juin 2007.

Le GIE LuxTram a pour mission de poursuivre la planification d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg et plus précisément entre la Luxexpo et la nouvelle gare périphérique de Cessange en passant par le Glacis, la place de l'Etoile, le Centre Hamilius et la place devant la Gare Centrale. En cas de besoin, le prolongement de cet axe principal pourrait être étudié. Ainsi, il réalise toutes les études de planification jusqu'au niveau APD inclus afin de permettre le dépôt d'un projet de loi et de clarifier tous les aspects relatifs à la réalisation du projet, tels que le financement, la réalisation et l'exploitation.

Les deux membres du GIE sont la Ville de Luxembourg et l'Etat, ce dernier étant représenté par deux représentants du Ministère des Transports et par un représentant respectivement du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, du Ministère des Travaux Publics, du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du plateau du Kirchberg et de l'Administration des Ponts et Chaussées. Les deux membres susmentionnés possèdent chacun une voix au sein de l'Assemblée. L'Assemblée s'est réunie à cinq reprises en 2007.

Le financement du GIE est assuré par un apport global de 6,6 millions d'euros à libérer pour moitié par l'Etat luxembourgeois et pour moitié par la Ville de Luxembourg endéans 3 ans à partir de la constitution du GIE en fonction des budgets à établir ainsi que par toutes autres ressources autorisées par la loi.

Le GIE a entamé fin 2007 les études de trafic, les études de faisabilité et les études de variantes qui servent à définir le tracé du tram léger par la comparaison de différentes variantes et qui seront menées préliminairement aux études détaillées de tracé (APD).

5.4.2. 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 avant la mise en service de l'Aérogare. Les travaux sur les autres parties de tronçon vont débuter en 2008.

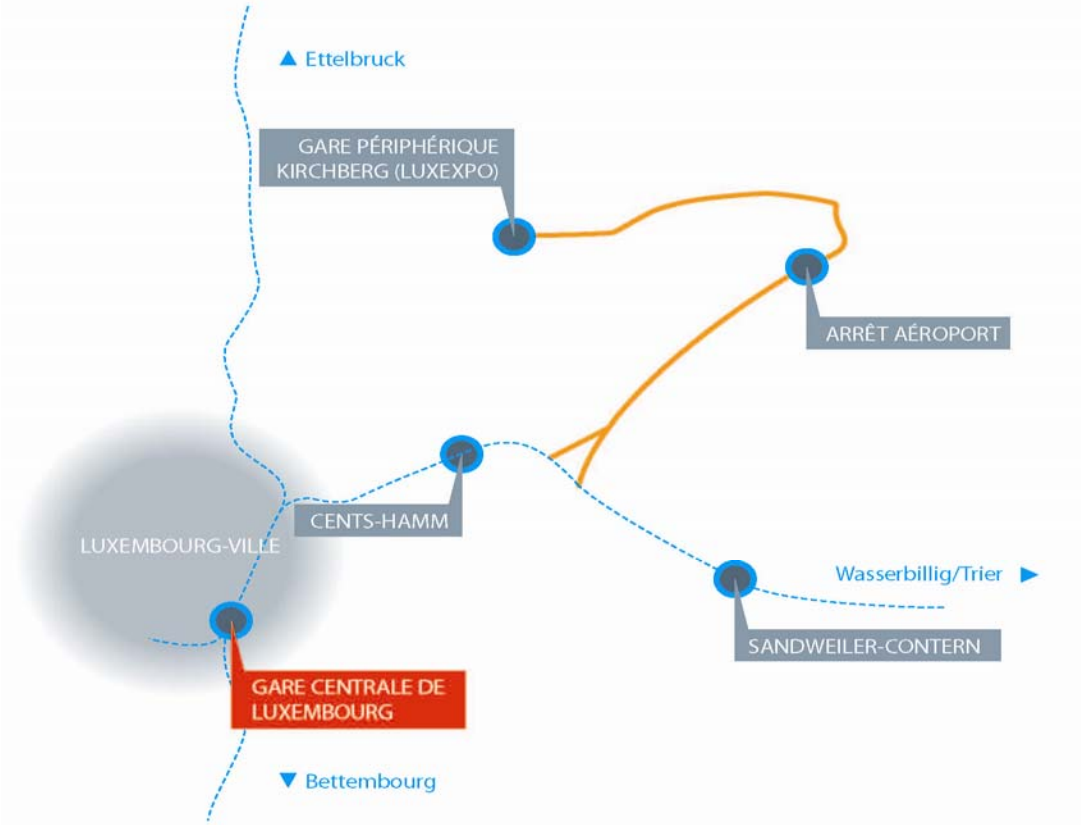


Figure 5 : Tracé de la nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo

5.4.3. 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-Usines et Belvaux-Mairie) et l'arrêt Belval-Lycée ainsi qu'un grand parking d'accueil à côté de la Gare Belval.

La Gare Belval-Usines 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. 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. En 2007, les travaux préparatifs (déplacement de différents réseaux) ont été poursuivis afin de pouvoir entamer en 2008 la construction de la gare elle-même.

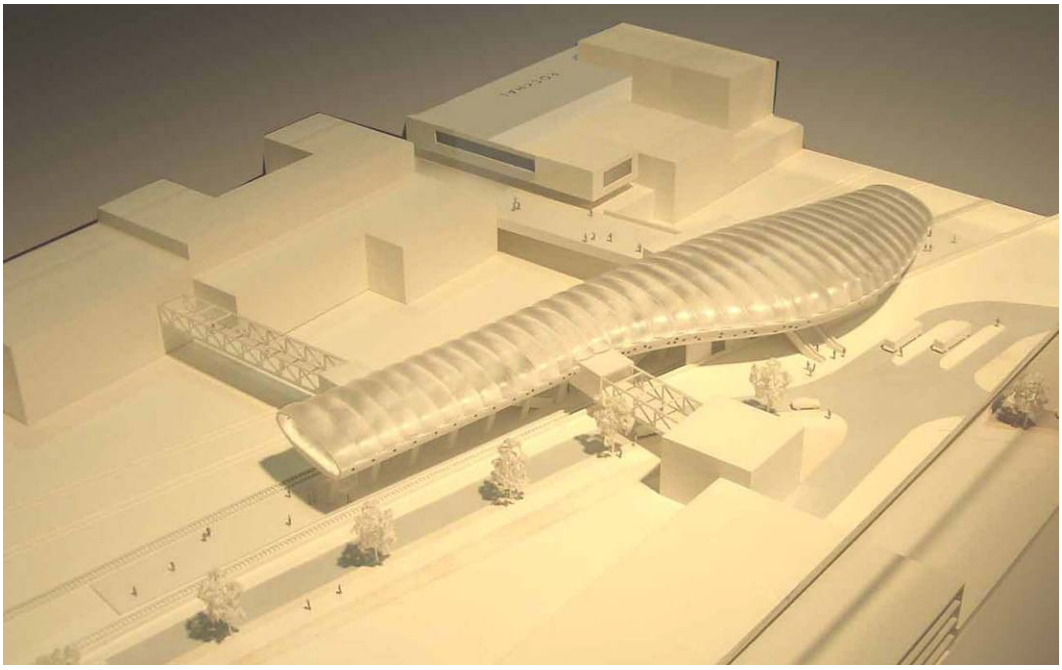


Figure 6: Maquette du projet de la Gare Belval

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 au sud 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 évènements 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 et la mise en service de ce P&R est prévue ensemble avec celle de la gare de Belval-Usines.

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 incommodités dues à un trafic ferroviaire censé croître de manière soutenue au cours des années à venir, notamment sous l'effet de la promotion des transports publics voulue par le Gouvernement. 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 2008.

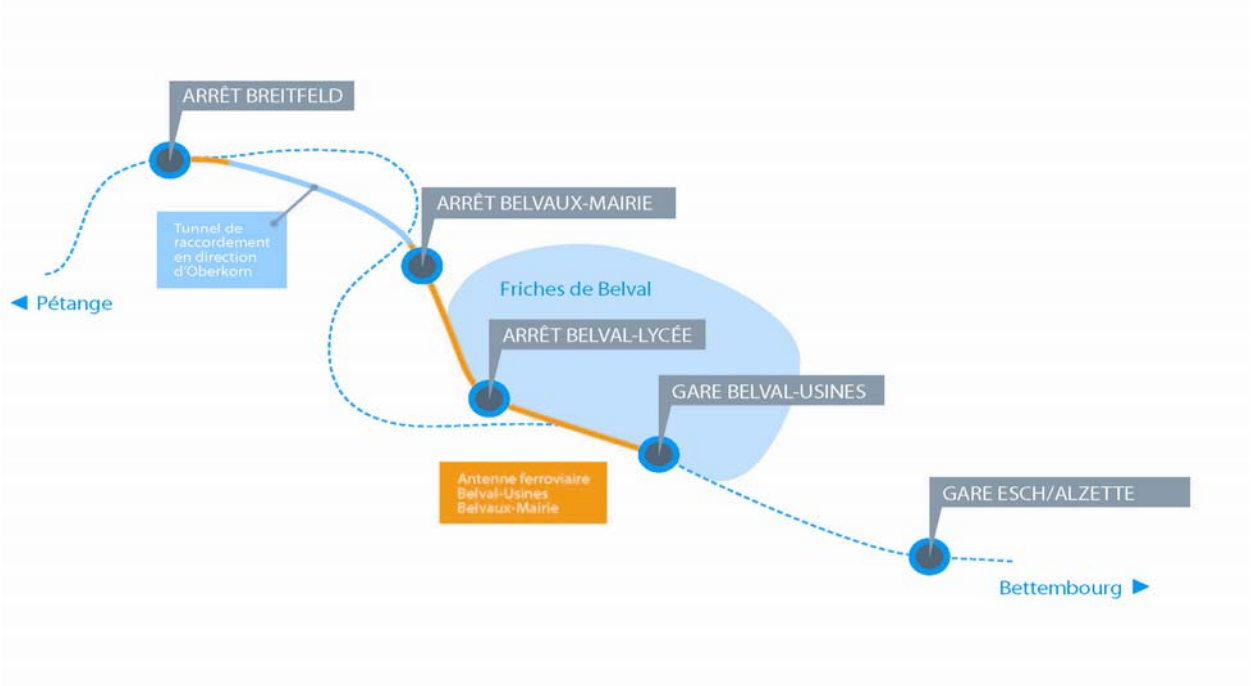


Figure 7 : Antenne ferroviaire entre la Gare Belval et la Gare Belvaux-Mairie et tunnel en direction d'Oberkorn

5.4.4. 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 Schifflange et Esch/Alzette.

En 2007, l'étude d'impact comparative, telle que prévue par la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit national la directive 97/11/CE a été clôturée sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire. Le Ministère des Transports et les CFL procéderont par la suite à la consultation du public qui précède la décision du Conseil de Gouvernement 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.

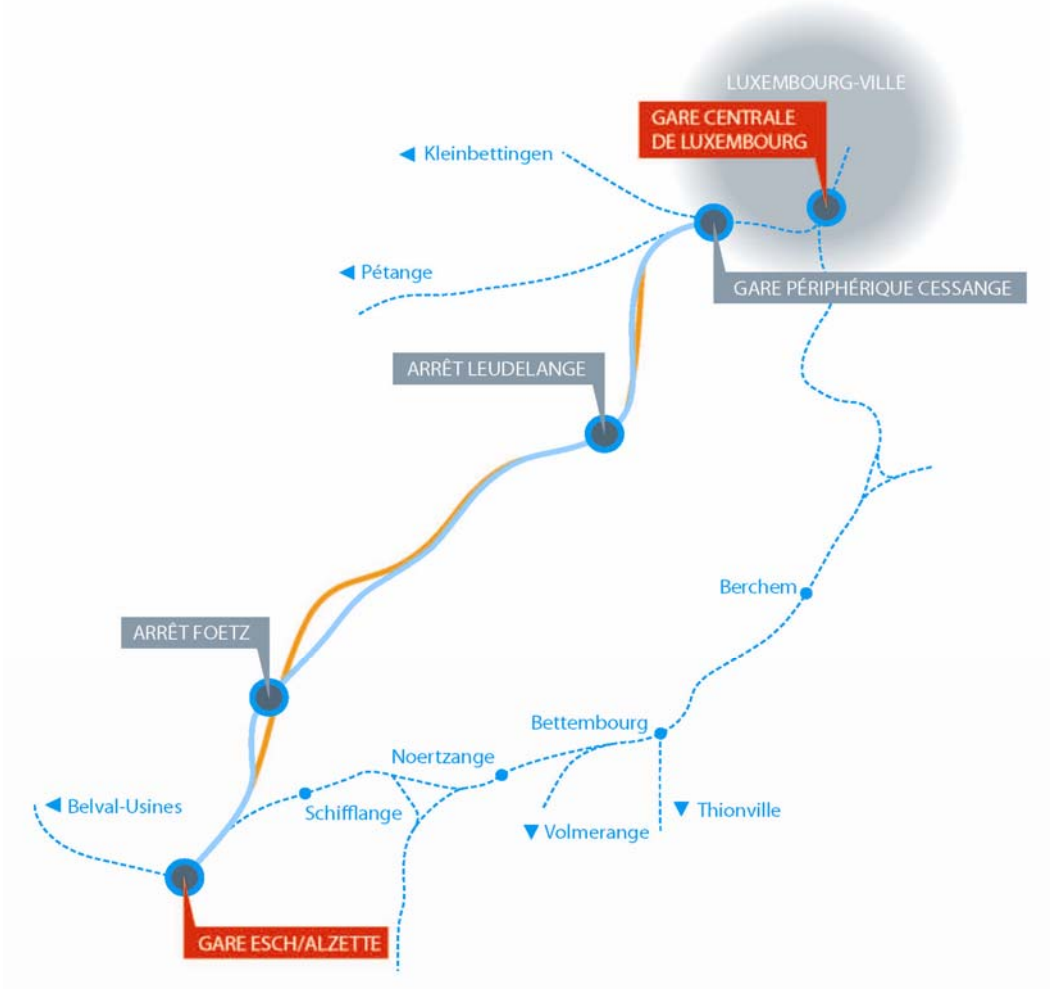


Figure 8 : Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette

5.4.5. 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.

En 2007, l'étude d'impact comparative, telle que prévue par la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit national la directive 97/11/CE a été clôturée sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire. Le Ministère des Transports et les CFL procéderont par la suite à la consultation du public qui précède la décision du Conseil de Gouvernement 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.

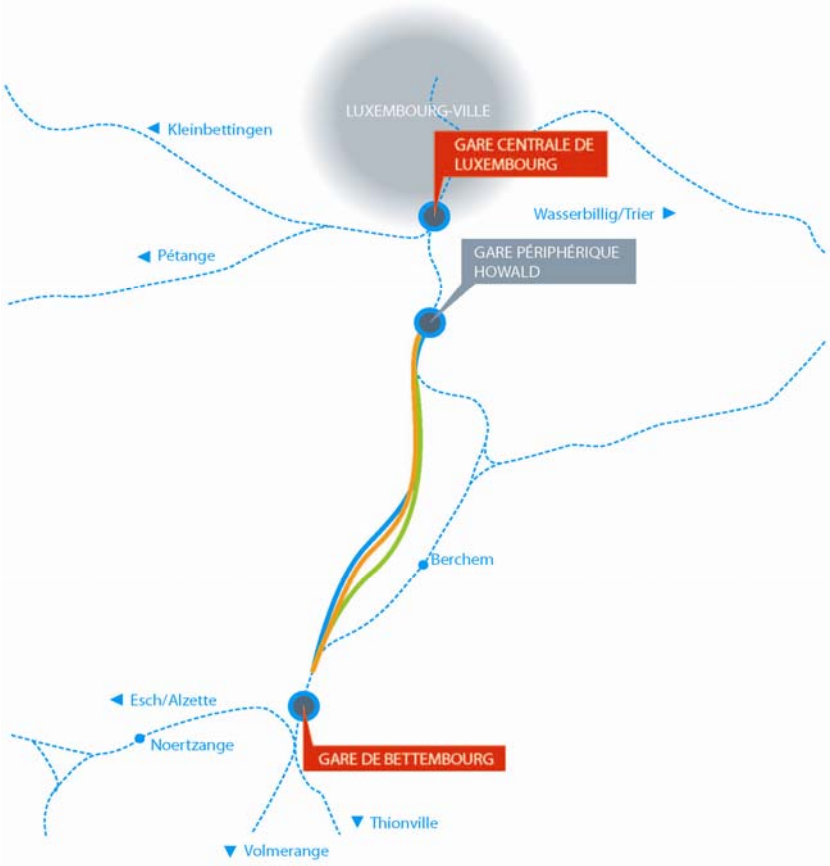


Figure 9 : Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

5.4.6. 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 distincts ont été institués fin 2006 comprenant des représentants de tous les ministères, administrations et communes concernés. Ces deux groupes de travail ont entamé leurs travaux en 2007, ont rassemblé les conclusions des études déjà effectuées sur les périmètres d'étude en question et ont analysé la connexion des gares périphériques aux différents réseaux de transports ainsi que l'urbanisation projetée par les communes concernées.

5.4.7. Les projets prévus à la sortie nord de la Gare de Luxembourg et le réaménagement général de la Gare-même

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 le raccordement à la ligne vers Sandweiler, 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, pour raccorder la voie extérieure du nouveau viaduc à la tête nord de la Gare de Luxembourg.

Le nouveau viaduc 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.

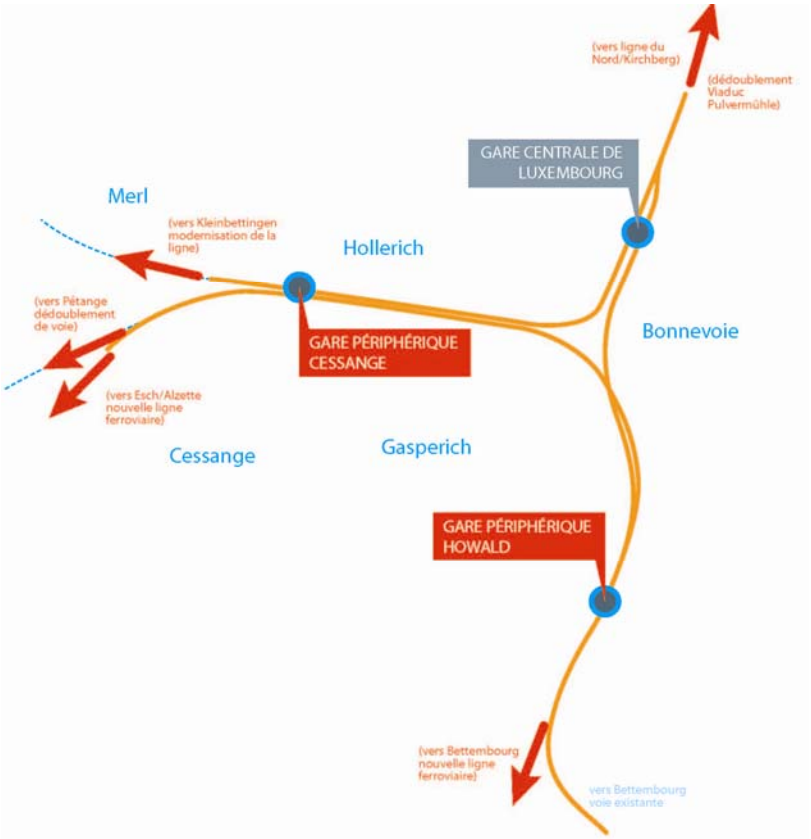


Figure 10 : Gare Centrale et gares périphériques Cessange et Howald

5.4.8. La 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.

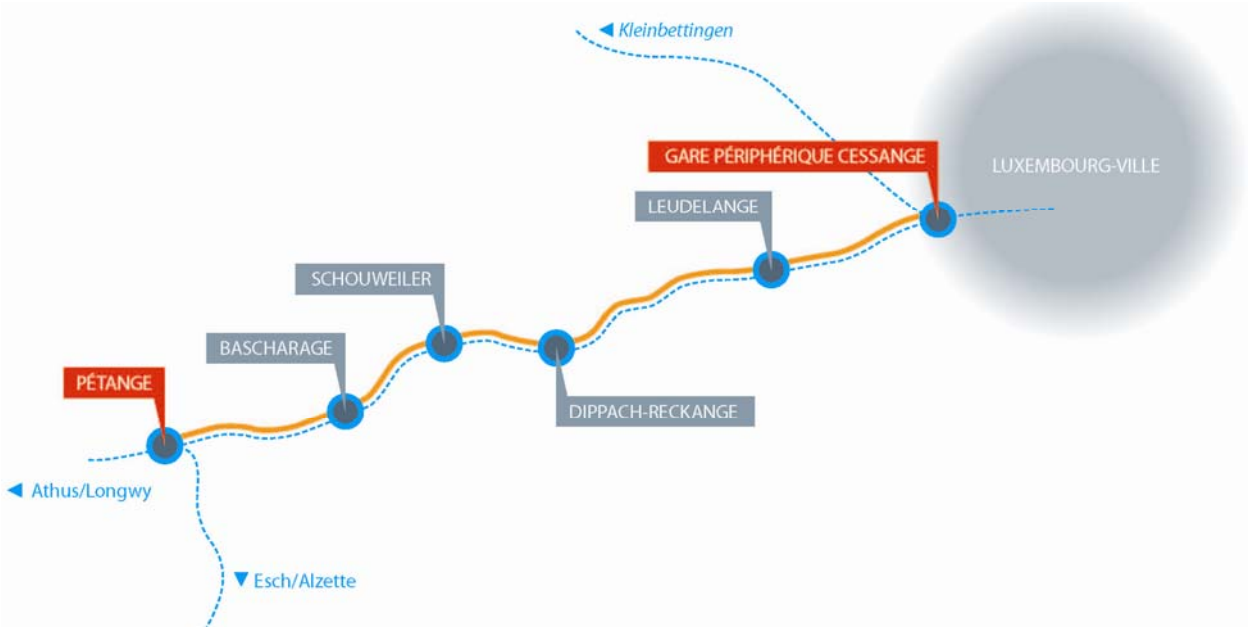


Figure 11 : Mise à double voie de la ligne Luxembourg-Pétange

5.5. L'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.

En complément de la liste approuvée en 2006 par la loi budgétaire, les projets suivants ont été approuvés en 2007:

1. Suppression des passages à niveau Nos 91, 91a et 92 à Schifflange (participation Fonds du Rail)
2. Suppression du passage à niveau No 18 à Heisdorf (participation Fonds du Rail)

3. Suppression du passage à niveau No 20b à Lorentzweiler (participation Fonds du Rail)
4. Triage Bettembourg/Dudelange. Extension des faisceaux de débranchement et de réception
5. Bettembourg-Dudelange: aménagements futurs pour le fret ferroviaire - phase 1+2

Ainsi, au cours de l'exercice 2008, le Gouvernement est autorisé dans le cadre de ces projets et des projets autorisés en 2006 à imputer à charge des crédits du Fonds du Rail les frais d'études d'opportunité, de la relation coût-utilité ainsi que des études de faisabilité technique et des études APS et APD, du dossier d'autorisation ainsi que du dossier projet de loi.

5.6. 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 Mertert
1.5.4 Le trafic de passagers sur la Moselle
1.5.5 L'évolution future possible de la Moselle

2 LE TRANSPORT DANS LE CONTEXTE DE LA GRANDE REGION

2.1 Les considérations générales en matière de transports
2.1.1 La situation de départ
2.1.2 L'évolution des données structurelles
2.1.3 Les ambitions

2.2 L'aménagement du territoire de la Grande Région et les transports
2.2.1 La référence du schéma de développement de l'espace SaarLorLux pour les

Transports frontaliers
2.2.2 Le diagnostic du transport au sein de la Grande Région

2.3 Les infrastructures de transports
2.3.1 Les infrastructures ferroviaires
2.3.2 Les infrastructures routières

2.4 L'organisation des transports
2.4.1 Les transports en commun
2.4.2 Le trafic individuel motorisé
2.4.3 Le transport de fret

3 L'IMPACT DU TRAFIC INTERNATIONAL ET REGIONAL TRANSFRONTALIER SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS AU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

3.1 Introduction

3.2 Le trafic de transit au Luxembourg

3.3 Le trafic régional transfrontalier
3.3.1 Le trafic régional transfrontalier actuel
3.3.2 Le trafic prévisionnel

3.4 La gestion du trafic et des projets infrastructurels transfrontaliers

4 LA CORRELATION ENTRE LES DOCUMENTS DE BASE EN MATIERE DE TRANSPORT / AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES PROJETS INFRASTRUCTURELS Y RELATIFS

4.1 Inventaire des documents de référence sur le transport dans le Grand-Duché de Luxembourg
4.1.1 Le Programme Directeur de l'Aménagement du Territoire
4.1.2 Les infrastructures de transport servant au trafic transfrontalier
4.1.3 Le « Concept Global sur la Mobilité »
4.1.4 La stratégie de mobilité du gouvernement
4.1.5 L'étude IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept)
4.1.6 L'étude „Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg"
4.1.7 Le concept « Mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt »

4.2 Les vues résultant des documents existants en matière de transport
4.2.1 Le constat résultant de la situation existante
4.2.2 L'objectif à atteindre : une mobilité équilibrée
4.2.3 Les tendances et scénarios retenus en vue d'une amélioration de la situation actuelle

4.3 Les projets infrastructurels en matière de transports
4.3.1 Les projets infrastructurels en matière de transport
4.3.2 Les projets concernant les transports en commun
4.3.3 Les projets concernant le transport routier

5 LE TRANSPORT DANS LE CONTEXTE NATIONAL

5.1 Les principes de l'aménagement du territoire

5.2 Les projets d'infrastructures et leur présentation

5.3 Les projets d'infrastructures ferroviaires
5.3.1 Les infrastructures ferroviaires d'envergure requérant un couloir
5.3.2 Le dédoublement et le réaménagement de lignes ferroviaires existantes (réservation éventuelle de couloir)
5.3.3 Les projets d'infrastructures ferroviaires ne nécessitant pas une réservation de couloir
5.3.4 Les projets d'infrastructures ferroviaires dans l'espace urbain

5.4 Les projets d'infrastructures routières
5.4.1 Les projets d'autoroute et de les liaisons d'ordre supérieur
5.4.2 Les routes européennes
5.4.3 Les réseaux routiers régionaux

5.5 Premiers constats en ce qui concerne les projets d'infrastructure

5.6 Le stationnement (espace privé /espace public)
5.6.1 Introduction et généralités
5.6.2 Le système de gestion des emplacements de stationnement et la réglementation normative
5.6.3 5.6.3 La mise en œuvre

5.7 Les infrastructures favorisant le transport en commun dans l'espace-rue (bus/tram)
5.7.1 Généralités
5.7.2 Les corridors pour bus existants et projetés
5.7.3 Les différents types de couloirs réservés aux autobus
5.7.4 Les mesures accompagnatrices (priorité aux feux tricolores, etc…)

5.8 La mobilité douce (piétons/cyclistes)
5.8.1 La situation actuelle
5.8.2 L'objectif d'un modal split 25% trafic non motorisé et 75% trafic motorisé
5.8.3 Le groupe de travail interministériel « Mobilité douce »
5.8.4 La mobilité douce dans le cadre du monitoring du PST

5.9 Les plates-formes multimodales
5.9.1 Les différents types de plates-formes multimodales
5.9.2 Les gares de transbordement incluant un P&R
5.9.3 Les P&R reliés au réseau des transports en commun par bus
5.9.4 Les gares périphériques

5.10 La gestion intégrée du trafic (centrale de mobilité/CdT/CITA/Parkleitsystem/etc.…)
5.10.1 Les missions de la Communauté des Transports
5.10.2 Le rôle de la Centrale de Mobilité
5.10.3 Le CITA

6 VERS UNE PRIORISATION INTEGRATIVE DES PROJETS

6.1 Une démarche à la fois régionale, intégrative, dynamique et pragmatique

6.2 L'intégration de l'évolution récente du développement des transports et du territoire et leurs implications pour le PST à travers le monitoring de l'IVL

6.3 La prise en compte de la dimension régionale du modèle spatial de l'IVL

6.4 Mise en évidence des priorités intégratives du transport au niveau des infrastructures routières et ferroviaires dans une optique régionale

6.5 Définition d'une première liste de projets prioritaires

6.6 Nouveaux projets infrastructurels ferroviaires et routiers supplémentaires

7 LE MONITORING DU PLAN

7.1 Le contrôle continu du PST

7.2 Interactions PST – PAG communaux

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 5 reprises au cours de l'année 2007. 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 seront poursuivis en 2008 en vue de pouvoir finaliser le rapport technique et d'élaborer la partie réglementaire qui aura la forme d'un règlement grand-ducal.

5.7. Les études de mobilité

5.7.1. L'implantation du tram léger sur l'axe Esch - Sanem

Dans le cadre du projet "Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg" 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 groupe de travail « Tram Sud » composé de représentants du Ministère des Transports, de la Communauté des Transports, du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, du Ministère des Travaux Publics et de l'Administration des Ponts & Chaussées, des administrations communales de la Ville d'Esch-sur-Alzette et de Sanem a été mis en place.

Le groupe de travail a engagé la réalisation d'une étude d'opportunité pour la mise à disposition dans le Sud du pays d'un nouveau moyen de transport, en l'occurrence un tram, comprenant la recherche des couloirs de tracé pour la réalisation d'un tram entre les communes d'Esch-sur-Alzette et Sanem.

5.7.2. Le concept de mobilité intégré pour la « Nordstad »

Dans le cadre de la 6e édition de la semaine de la mobilité qui s'est déroulé du 15 au 23 septembre 2007, le Ministre des Transports, Lucien Lux, a présenté le 18 septembre 2007 à Ingeldorf le concept de mobilité intégré pour la « Nordstad » en présence de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, Claude Wiseler, de Monsieur le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, Jean-Marie Halsdorf ainsi que de Monsieur Francis Dahm, Bourgmestre d'Erpeldange et Co-président du Comité politique « Nordstad ».

L'objectif à moyen et long terme de ce concept de mobilité est de préparer la « Nordstad » pour les défis qui l'attendent dans le contexte du développement de ses potentialités et dans le contexte du développement harmonieux des différentes formes de mobilité.

Il convient ainsi de rappeler qu'une première analyse de la mobilité et des options possibles a été présentée en avril 2006 par le Ministre des Transports et le Ministre des Travaux Publics aux élus de la « Nordstad ». Les conclusions de cette analyse ont mis en évidence les trois options possibles pour la mobilité sur l'axe central entre Ettelbruck et Diekirch, à savoir le maintien de la situation actuelle, la mise en place d'un boulevard urbain avec des couloirs réservés pour la circulation de bus ou un boulevard urbain avec des couloirs réservés à un trafic mixte bus et tram.

Dans une deuxième étape, les 6 communes de la « Nordstad » ont pris position concernant la restructuration de l'axe central Diekirch-Ingeldorf-Ettelbruck et se sont prononcées en novembre 2006 pour un boulevard urbain composé e.a. de voies de bus permettant de faire également circuler un tramway.

Dans une troisième étape, la consultation rémunérée initiée par le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et les communes de la « Nordstad » a pu être finalisée en mai 2007. La consultation rémunérée s'est prononcée pour la mise en place d'un boulevard urbain permettant une réorganisation fondamentale des infrastructures de transport sur l'axe central. Il est ainsi proposé de mettre en place une mixité des fonctions dans la « Nordstad » et en particulier sur l'axe central afin de réduire les distances à parcourir (« Stadt der kurzen Wege »), de renforcer le rôle de la gare d'Ettelbruck en tant que plateforme multimodale et finalement de renforcer le transport en commun sur le boulevard urbain par la mise en place de couloirs bus dans les deux sens tout en maintenant ouverte l'option d'un tram à long terme.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que le Ministère des Transports a pris l'initiative d'organiser une première réunion de concertation début 2008 avec les responsables de la commune d'Ettelbrück, les CFL et les P&CH afin d'adapter le site de la Gare d'Ettelbrück aux besoins d'une infrastructure ferroviaire moderne.

En ce qui concerne l'antenne ferroviaire entre Ettelbrück et Diekirch, les CFL seront chargés début 2008 d'analyser la faisabilité, dès le prochain changement d'horaire en décembre 2008, le prolongement pendant toute la journée des trains de la relation Diekirch-Ettelbrück vers Luxembourg sans rupture de charge.

En ce qui concerne le moyen et long terme de la mobilité dans la Nordstad, le Ministère des Transports installera début 2008 un comité politique et un comité technique, regroupant les ministères, administrations et communes concernés pour assurer le suivi de ce dossier.

5.7.3. 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 7ème 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 :

- 1ère 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

- 2ème 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 28ème 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.

A l'issue de cette première étape consacrée à l'état des lieux ("diagnostic") du système de transport de la Grande Région, il a été prévu dans la deuxième étape de l'étude:

1. De finaliser le SIG initial de la Grande Région
2. De préciser le contenu de l'observatoire
3. De préciser la méthodologie de modélisation possible 2025
4. D'approfondir 13 éléments clés d'état des lieux

Dans le cadre du point 4., 3 ateliers de travail ont eu lieu en septembre 2007, à savoir :

- un atelier « réseaux et aménagement du territoire » à Luxembourg
- un atelier « fret et recherche transport » à Metz
- un atelier « mobilité et transport de voyageurs » à Sarrebruck.

Le rapport de diagnostic de la 1ère phase a pu être finalisé fin 2007.

5.7.4. La liaison transfrontalière Longwy – Pétange – Belval-Ouest – Bettembourg – Thionville

Une étude sur la perspective de la desserte ferroviaire du projet Belval depuis le Sillon Lorrain et le Pays Haut a été initiée en 2006. L'étude revient à une initiative du groupe de travail « transports » Luxembourg-Lorraine qui voyait la nécessité de prévoir et d'anticiper l'évolution des déplacements lorrains à destination du Luxembourg dans le contexte du développement du projet Belval.

L'étude vise plus précisément d'analyser l'opportunité commerciale et la faisabilité technique afin d'évaluer l'utilité et l'exploitation d'une telle liaison.

L'étude est accompagnée par un comité de pilotage associant le Conseil Régional de Lorraine et le Ministère des Transports ainsi que la SNCF et les CFL. Les deux opérateurs de réseau ont pris en charge les modalités pratiques administratives liées la réalisation de l'étude.

L'étude se déroule en trois phases :

1. Diagnostic et outils de modélisation
2. Elaboration du schéma de principe du système de transport cible
3. Analyse et évaluation des options de desserts.

Après une première réunion de lancement en septembre 2007, le diagnostic prévu par la 1ère phase permettant de disposer d'un panorama complet de l'état actuel des transports sur la zone Belval a pu être dressé en décembre 2007.

L'analyse et l'évaluation de différentes options de dessertes sont en cours.

Figure 12 : La liaison transfrontalière Longwy – Pétange – Belval-Ouest – Bettembourg – Thionville

5.7.5. Le 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 vue d'une politique permettant d'atteindre un modal-split 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.

5.8. 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 2007:

- Machbarkeitsstudie Tram
  (commettant: Ville de Luxembourg)
  (bureau d'études: Luxplan)

- P&R Rodange
  (commettant: Ministère des Transports)
  (bureau d'études: Luxplan)

- Plan de développement de la mobilité VdL
  (commettant: Ville de Luxembourg)
  (bureau d'études: PTV)

- Développement intercommunal coordonné et intégratif du sud-ouest de l'agglomération de la ville de Luxembourg (DICI)
  (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, Trafico, PTV)

- Luftreinhalteplan
  (commettant: Ministère de l'Environnement)
  (bureau d'études: Lohmeyer)

- Buskonzept Stadt und Land Luxemburg
  (commettants: Ville de Luxembourg, Ministère des Transports)
  (bureau d'études: IVV)

- Remèdes contournement VdL
  (commettant: Ponts & Chaussées)
  (bureau d'études: TR-Engineering)

- Mobilitätsstrategie Belval
  (commettant: Communauté des Transports)
  (bureaux d'études: Schroeder & Associés, IVV)

- Plan sectoriel « Transports »
  (commettant: Ministère des Transports)
  (bureau d'études: Schroeder & Associés)

- Verkehrsflusssimulationen bd de Hollerich
  (commettant: GIE LuxTram)
  (bureau d'études: Luxplan)

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 2007, le Ministère des Transports a compté 397 entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire.

Tableau récapitulatif:

date	nombre d'entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire	variation
31/12/2007	397	+ 28
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	

Au 31 décembre 2007, les 397 entreprises de transports actives dans le domaine du transport international par route disposaient de 6.330 copies conformes, en comparaison de 5.803 pour 369 entreprises au 31 décembre 2006, ce qui équivaut à une augmentation de 9,1%.

Le secteur des transports internationaux de voyageurs par route comptait au 31 décembre 2007 401 copies conformes pour 38 entreprises, contre 388 copies conformes pour à 36 entreprises au 31 décembre 2006, ce qui équivaut à une augmentation de 3,4%.

En 2007 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, depuis novembre 2007, le Ministère des Transports offre aux entreprises de transports routiers la possibilité de demander un relevé de leurs parcs de véhicules avec indication des dates d'échéance des contrôles techniques et des vignettes fiscales.

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports pour 2008, dont la procédure a été lancée en août 2007, a été très rigoureux à l'instar des errements appliqués déjà au courant des années précédents.

Comme par le passé, le service des autorisations a pourvu lui-même aux lacunes mineures des demandes.

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.

L'attribution des autorisations bi- et multilatérales est décidée conformément aux critères d'attribution fixés par instruction ministérielle. La décision 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 1er 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 1er 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

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'État

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 État 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 les pièces sont en ordre, délivrance de l'attestation de conducteur par le Ministère des Transports.

Après une première phase de mise en place, la procédure a été rendue plus efficace et plus rapide dès le début de 2007 par une collaboration plus directe entre le service des autorisations du Ministère des Transports et les agences régionales de l'Inspection du Travail et des Mines.

En 2007, 49 attestations de conducteurs (2006 : 59) ont été délivrées à 24 entreprises (2006 : 30) pour 39 chauffeurs (2006 : 52).

Répartition par nationalité des chauffeurs concernés :

Nationalité (source : RPNI)	**Nombre de chauffeurs**
américaine	2
angolaise	1
bosnie-herzégovine	3
cap-verdienne	2
croate	1
iraquienne	1
marocaine	1
serbe-et-monténégrine	17

yougoslave	11
Total :	**39**

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 2007, 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.

La loi du 18 septembre 2007 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques a attribué à l'Administration des Douanes et Accises la compétence de dresser des avertissements taxés, notamment 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 étendu 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 Slovénie 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.

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, d'ailleurs prescrits par la législation communautaire. 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 2007, 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 les élargissements de l'Union européenne des 1er mai 2004 et 1er janvier 2007.

Les régimes bilatéraux d'accès aux marchés des services de transports internationaux de marchandises par route se trouvent donc simplement reconduits pour l'année 2007.

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 1er mai 2004 respectivement le 1er janvier 2007, jours des élargissements de l'Union européenne, d'effectuer des transports internationaux de marchandises par route de et vers les douze nouveaux Etats membres.

L'acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne des dix nouveaux Etats membres a interdit le transport de cabotage pendant une certaine période pour neuf des douze 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 1er 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, possibilité dont le Luxembourg a fait usage en communiquant à la Commission européenne le maintien de l'interdiction jusqu'au 30 avril 2009.

De même, il existe une période d'interdiction de cabotage pour la Bulgarie et la Roumanie jusqu'au 31 décembre 2009, pouvant 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 1er 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 1er 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 du Forum International des Transports (anciennement 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 2007)	Contingent triangulaire annuel	Contingent triangulaire voyages	Contigent 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	oui		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	oui		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 1er 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.

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 et les nouvelles dispositions relatives aux temps de conduite et de repos sont entrées 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 au 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.

En raison de l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 561/2006, le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 a dû être adapté. Le règlement grand-ducal du 23 mars 2007 a apporté les modifications nécessaires et est entré en vigueur le 11 avril 2007.

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.

En décembre 2007, le Conseil de Gouvernement a accepté un projet de règlement grand-ducal devant transposer la directive 2006/22/CE.

Suite à la présentation en mai 2007 par la Commission européenne, la présidence portugaise a lancé en juillet 2007 les refontes des textes communautaires en matière d'accès à la profession de transporteur et d'accès au marché des transports de marchandises respectivement de personnes par routes.

Comme par le passé, le Ministère des Transports a participé à plusieurs groupes de travail dans le cadre de la comitologie. Ainsi, en 2007 ont été lancés deux nouveaux groupes dans le cadre du règlement (CE) n° 561/2006 et de la directive 2006/22/CE.

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'efficience 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.

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 1er 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 les élargissements de l'Union européenne de 2004 et 2007. Ainsi, en 2007 16 autorisations annuelles et aucune autorisation de courte durée avaient été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 404 autorisations annuelles et 72 autorisations de courte durée.

Suite à la décision du Conseil des Ministres lors de sa session de Dublin en mai 2006 de réformer fondamentalement la CEMT, celle-ci a été transformée solennellement en *Forum International des Transports* lors du Conseil des Ministres du 30 et 31 mai 2007 à Sofia. Le Luxembourg était représenté à cette occasion par une délégation du Ministère des Transports.

Le FIT se compose des pays membres et des pays associés de la CEMT pour retrouver une allure mondiale.

Si la CEMT s'est donnée une nouvelle identité en tant qu'organisation, la base reste toujours l'accord de 1953. Pour cette raison, certaines activités du FIT sont réservées aux pays européens, dont notamment le contingent multilatéral, qui, pour des raisons juridiques, garde la dénomination CEMT.