



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports

Rapport d'activité 2008

Mars 2009

Table des matières

1.	Circulation et sécurité routières	3
1.1.	Les accidents de la route en 2008.....	3
1.2.	La formation et l'éducation routières	27
1.3.	L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers	54
1.4.	Les homologations automobiles et la certification	66
1.5.	Les Transports Exceptionnels	69
1.6.	Les activités au niveau de l'Union européenne	70
1.7.	Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière.....	71
2.	Transports publics et chemins de fer.....	77
2.1.	Les chemins de fer	77
2.2.	Les transports publics	144
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	161
2.4.	Les activités de la Communauté des Transports.....	171
3.	Transports aériens.....	193
3.1.	Le domaine de la navigabilité et des opérations aériennes.....	193
3.2.	Le domaine de la navigation aérienne.....	200
3.3.	Le domaine des licences.....	204
3.4.	Le domaine de la sécurité aérienne	213
3.5.	Le domaine de la Sûreté aérienne	217
3.6.	Le Bureau juridique	219
3.7.	Bureau des relations internationales	229
3.8.	Gestion de la qualité.....	230
3.9.	L'aéroport de Luxembourg	231
4.	Transports fluviaux	235
4.1.	Activité législative	235
4.2.	Activités internationales.....	236
4.3.	Le Service de la navigation	239
4.4.	Port de Mertert	259
5.	Stratégie et planification	261
5.1.	Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable.....	261
5.2.	Le concept de mobilité intégré «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt».....	264
5.3.	Le volet infrastructure ferroviaire en sommaire	269
5.4.	La mise en œuvre du concept de mobilité intégré «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt».....	272
5.5.	L'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure.....	291
5.6.	Le plan sectoriel «Transports»	292
5.7.	Les études de mobilité	295
5.8.	La Cellule Modèle de Transport	308
6.	Transports routiers	310
6.1.	Licences communautaires et autorisations de transports.....	310
6.2.	Etablissement du transporteur	313
6.3.	Emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers	316
6.4.	Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises.....	318

6.5.	Coopération en matière de contrôles des transports routiers «Euro Contrôle Route»	320
6.6.	Relations bilatérales dans le domaine du fret routier.....	322
6.7.	Activité au niveau communautaire.....	326
6.8.	Activité au niveau international.....	329
7.	Enquêtes Techniques (AET)	333
7.1.	En 2008, la naissance de l'AET	333
7.2.	Premiers pas	333
7.3.	Pourquoi des enquêtes techniques?	334
7.4.	Transposition des directives européennes	334
7.5.	Missions et objectifs	335
7.6.	Coopération internationale	336
7.7.	Evénements 2008	336

1. Circulation et sécurité routières

Le chapitre relatif à la Circulation Routière comporte le bilan sur les accidents routiers recensés de 2000 à 2008 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 des véhicules routiers. Il donne par ailleurs une vue d'ensemble sur l'activité législative ainsi que sur le travail consultatif de la Commission de circulation de l'Etat, tout en incluant un aperçu sur l'activité communautaire.

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

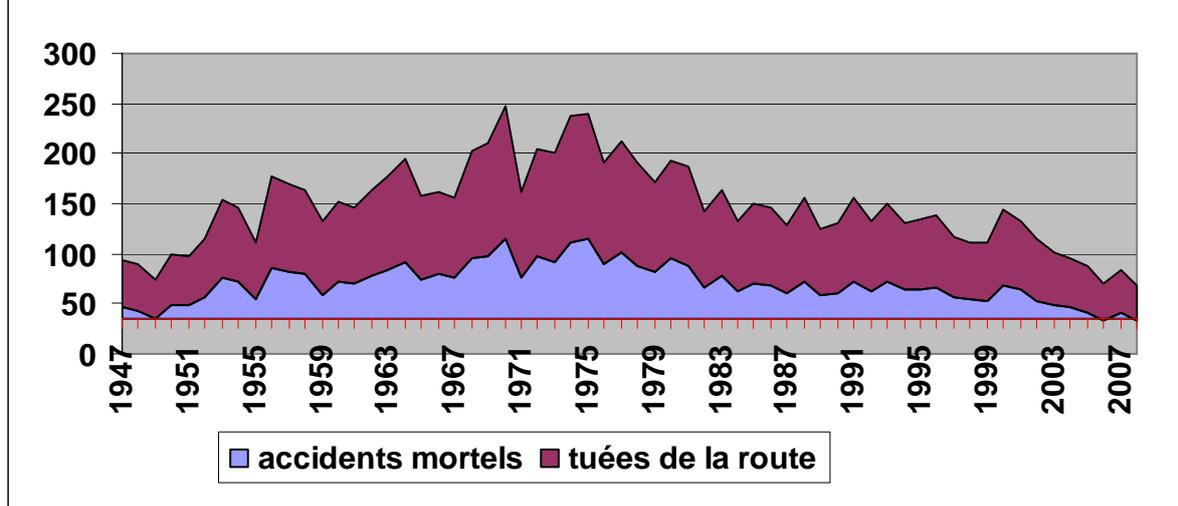
- les accidents de la route en 2008;
- la formation et l'éducation routières;
- les immatriculations et le contrôle technique;
- les homologations automobiles et la certification;
- le travail réglementaire et consultatif en matière de circulation routière.

1.1. Les accidents de la route en 2008

L'amélioration de la sécurité routière est une des préoccupations majeures du Gouvernement luxembourgeois depuis plusieurs décennies. Cette priorité a été réaffirmée dans le programme gouvernemental du 4 août 2004 et par la signature de la Charte de la Sécurité Routière en 2007 par les membres du Gouvernement. Cette charte considère, entre autres, qu'une «analyse circonstanciée des accidents mortels et des accidents avec des blessés graves par le biais d'une banque de données détaillée des accidents de la route», est inéluctable pour mieux pouvoir calibrer les actions des autorités et par là de parvenir dans les années à venir à une réduction sensible des accidents de la route. A cet effet, un groupe de travail a été mis en place, dont la mission principale consiste à recenser toutes les données en relation avec la genèse des accidents ayant comme conséquence des blessés graves, voire même des morts.

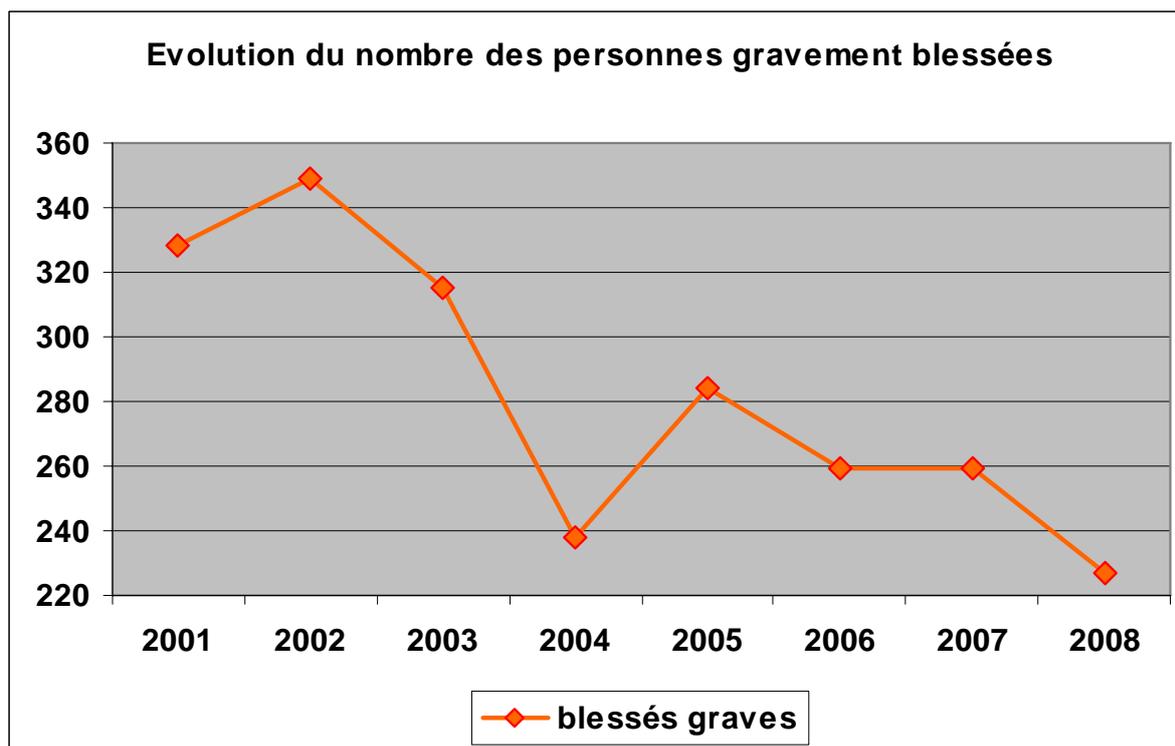
Du fait, les mesures préventives et répressives mises en œuvre de longue date commencent à porter des fruits: la diminution des victimes de la route en est le résultat le plus significatif, le plus encourageant et avant tout, le plus élémentaire. L'année 2008 était, en termes d'accidents mortels, une année historique pour le Grand-Duché de Luxembourg, en enregistrant le plus bas nombre de victimes de la route depuis 60 ans. En effet, le nombre des personnes tuées et gravement blessées a atteint le niveau le plus bas depuis le début du recensement en 1947.

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



Le nombre de personnes tuées a connu une baisse de 50 % par rapport 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 Luxembourg est donc le premier pays de l'Union Européenne qui a jusqu'à présent atteint l'objectif affiché par la Commission européenne de réduire de moitié (- 49,3 %) le nombre des tués de la route.

Cette bonne nouvelle va de pair avec une réduction du nombre des personnes gravement blessées qui, depuis 2004, reste sous la barre de 300 blessés graves par an. Si en 1991, le Luxembourg connaissait encore plus de 600 blessés graves, ce chiffre a considérablement régressé (de 61 % par rapport à l'année 1991) pour atteindre 227 blessés graves en 2008.



L'introduction du permis à points en 2002, l'abaissement du taux d'alcoolémie de 0,8 ‰ à 0,5 ‰ (ou 0,2 ‰ pour certaines catégories de conducteurs) et l'instauration du retrait immédiat du permis de conduire en 2007 figurent parmi les changements réglementaires d'ordre répressif les plus profonds entrepris ces dernières années en vue de combattre le fléau des accidents de la route.

Ce combat ne se limite cependant pas aux mesures d'ordre répressif. Le tournant positif qui semble s'installer dans les mentalités des usagers de la route est sans doute également attribuable aux campagnes de sensibilisation (cf. l'aspect de la formation et de l'éducation routières) menées, d'une part, par les autorités étatiques et, d'autre part, par des importants partenaires non gouvernementaux qui jouent un rôle déterminant dans la mise en œuvre des initiatives en matière de sécurité routière.

En ce qui concerne la sécurité des véhicules routiers et notamment les efforts consentis par les constructeurs de véhicules automoteurs au niveau de la sécurité active et passive, il y a lieu de relever que le Luxembourg a marqué son soutien à ces initiatives par l'adhésion en 2008 à l'«European New Car Assessment Program» (EuroNCAP). Cet organisme a pour mission principale de tester la sécurité passive des véhiculées routiers. Par ailleurs, le Ministère des Transports est devenu membre en 2008 de l'association «eSafetyAware!» qui est une plateforme de communication sans but lucratif entre 36 partenaires publics et privés, ayant comme objectif la promotion de la sécurité passive des automobiles.

Enfin, il convient de mentionner les mesures qui sont en instance d'élaboration: installation de radars automatiques, introduction d'une formation initiale et continue pour les conducteurs professionnels de bus et de poids lourds, et l'introduction de tests de dépistage de stupéfiants.

En ce qui concerne les chiffres-clés des accidents routiers au 31 décembre 2008, le bilan se présente comme suit:

- 9.273 accidents recensés au total;
- 757 accidents corporels, dont 34 accidents mortels;
- 35 tués, dont 18 conducteurs, 4 piétons, 8 motocyclistes, 3 passagers, 1 cycliste et 1 sozius;
- 1.139 blessés, dont 227 blessés graves et 912 blessés légers;
- 459.024 véhicules font partie du parc automobile.

1.1.1. Les données générales des accidents routiers

Les tableaux suivants donnent une vue d'ensemble sur l'évolution des accidents en général.

Chiffres des accidents routiers

année	accidents au total	△	accidents corporels	△	accidents mortels	△
2000	7.794	+ 20,7 %	845	- 26,8 %	68	+ 28,3 %
2001	8.190	+ 5,1 %	793	- 6,1 %	64	- 7,2 %
2002	8.016	- 2,1 %	753	- 5,0 %	52	- 18,8 %
2003	8.084	+ 0,8 %	661	- 12,2 %	48	- 7,7 %
2004	8.011	- 0,9 %	692	+ 4,7 %	47	- 2,1 %
2005	7.827	- 2,3 %	708	+ 2,3 %	41	- 12,8 %
2006	8.239	+ 5,1 %	762	+ 7,6 %	34	- 17,1 %
2007	8.470	+ 2,7 %	749	- 1,7 %	40	+ 15,0 %
2008	9.273	+ 8,7 %	757	+ 1,1 %	34	- 15,0 %

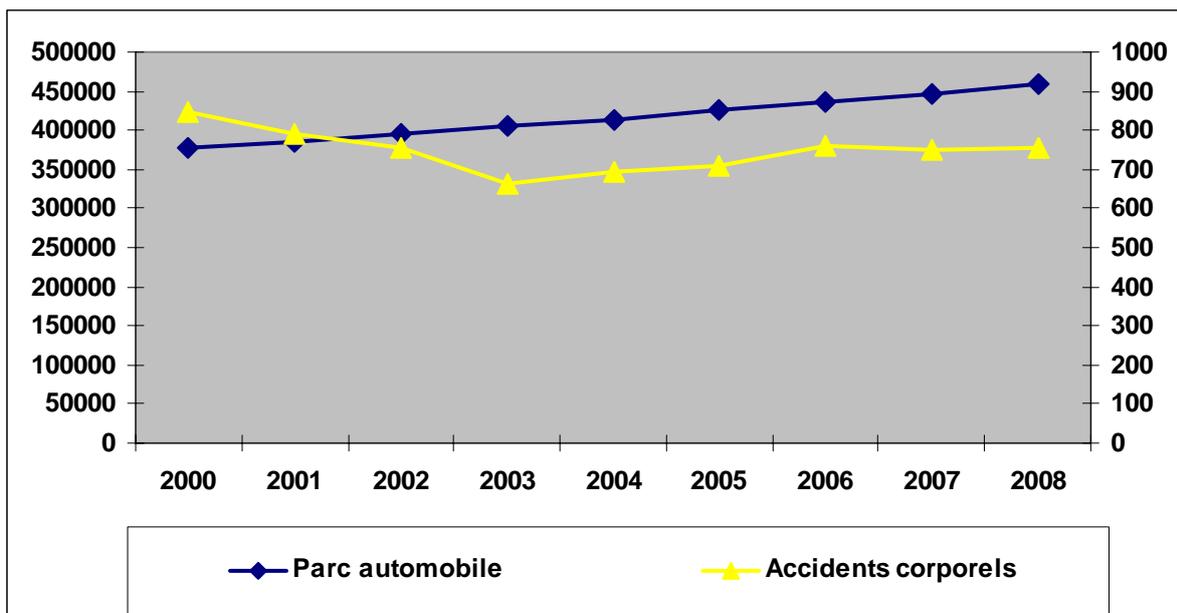
Chiffres des victimes de la route

année	blessés légers	△	blessés graves	△	tués	△
2000	948	0,0 %	329	+ 43,8 %	76	+ 32,7 %
2001	857	- 9,6 %	328	+ 0,3 %	69	- 10,4 %
2002	779	- 9,1 %	349	+ 6,0 %	62	- 10,1 %
2003	734	- 5,8 %	315	- 9,7 %	53	- 14,5 %
2004	841	+ 12,7 %	238	- 24,4 %	49	- 7,5 %
2005	759	- 9,7 %	284	+ 16,2 %	46	- 6,1 %
2006	869	+ 12,7 %	259	- 8,8 %	36	- 21,8 %
2007	934	+ 7,0 %	259	0,0 %	43	+ 16,3 %
2008	912	- 2,4 %	227	- 12,4 %	35	- 18,6 %

Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse une hausse importante de 8,7 % par rapport à l'année 2007 pour s'établir à 9.273 en 2008.

Le nombre d'accidents corporels a augmenté de 1,1 % en 2008. En revanche, le nombre de blessés légers a connu une baisse par rapport à l'année 2007 (- 2,4 %), une baisse encore plus prononcée par rapport à l'année 2001 (- 23 %).

Le graphique ci-dessous met en évidence l'existence d'une corrélation entre le nombre d'accidents corporels et le parc automobile. Depuis 2003, le nombre d'accidents corporels augmente presque proportionnellement au nombre de véhicules immatriculés.



Evolution des chiffres-clé depuis 2001:

Tableau de comparaison des années 2007 et 2008

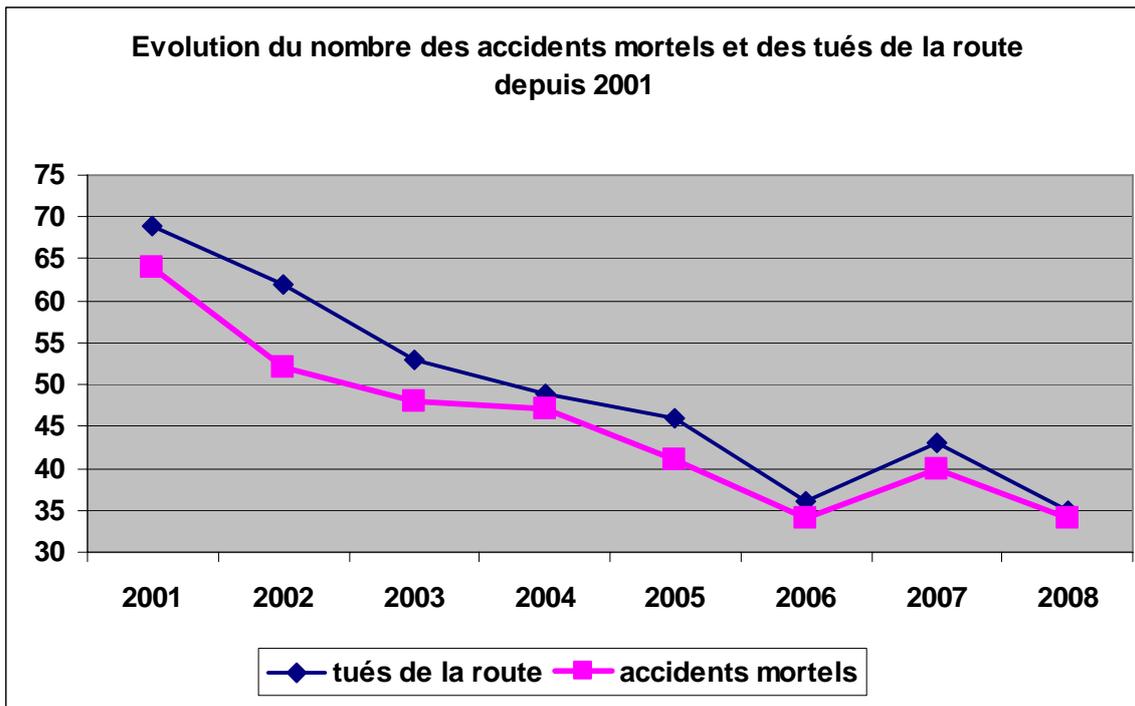
	2007	2008	% (07/08)
Accidents au total	8.470	9.273	+ 8,7 %
Accidents corporels	749	757	+ 1,1 %
Accidents mortels	40	34	- 15,0 %
Tués	43	35	- 18,6 %
Blessés graves	259	227	- 12,3 %
Blessés légers	934	912	- 2,4 %
Parc automobile	447.497	459.024	+ 2,6 %

Tableau de comparaison des années 2001 et 2008

	2001	2008	% (01/08)
Accidents au total	8.190	9.273	+ 11,7 %
Accidents corporels	737	757	+ 2,7 %
Accidents mortels	64	34	- 46,9 %
Tués	69	35	- 49,3 %
Blessés graves	328	227	- 30,8 %
Blessés légers	1.185	912	- 23,0 %
Parc automobile	385.120	459.024	+ 16,1 %

Par rapport à 2001 (l'année de référence de l'Union européenne) on obtient donc les résultats suivants :

- une réduction du nombre des tués de la route de 49,3 %;
- une diminution du nombre de blessés graves de 30,8 %;
- une baisse du nombre de blessés légers de 23,0 %.

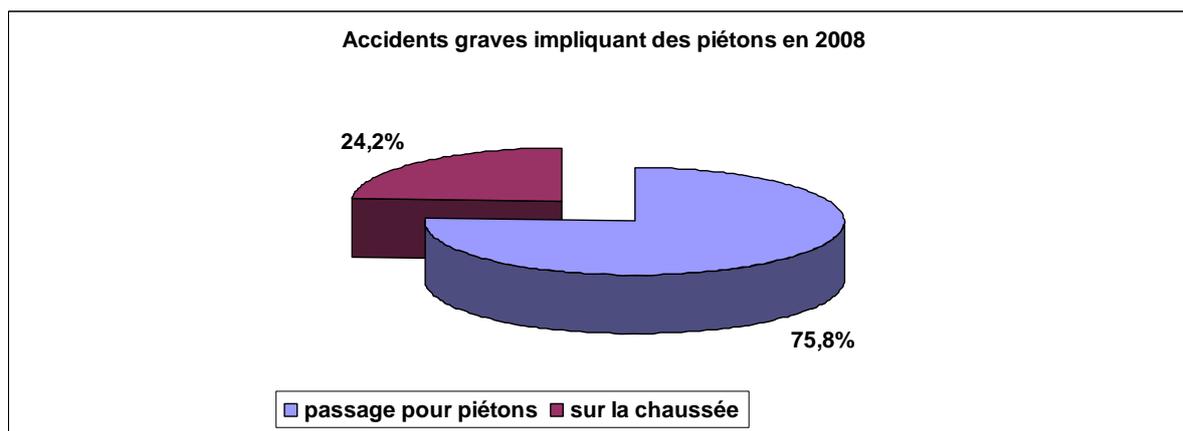
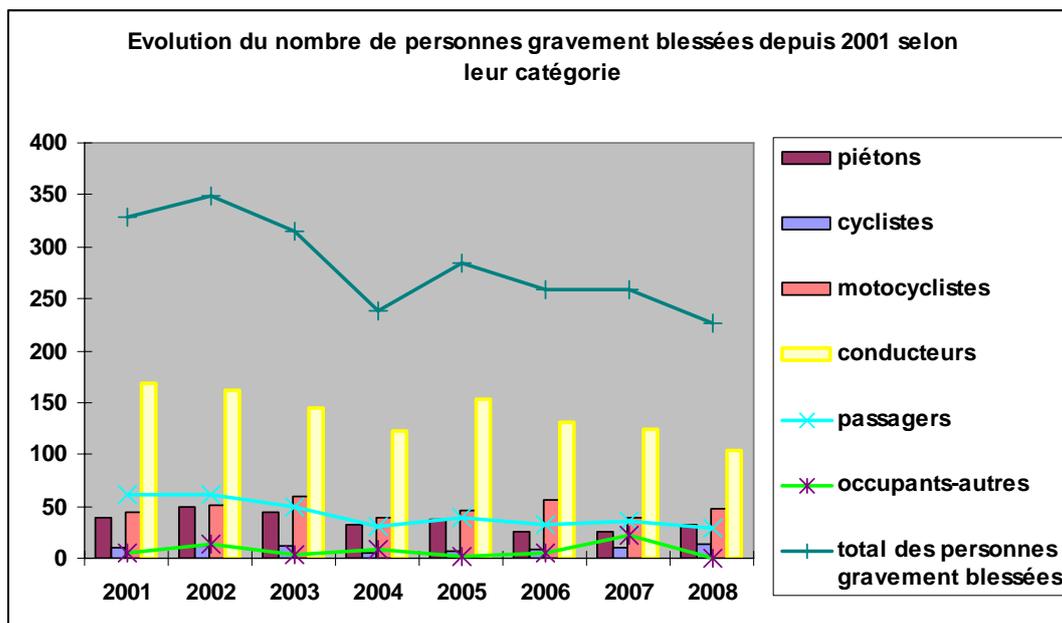


Malgré une baisse générale historique du nombre de blessés graves de 259 à 227 (- 12,3 %) en 2008, on retrouve parmi les blessés graves un nombre croissant d'utilisateurs issus des catégories dites vulnérables, à savoir:

- une augmentation du nombre de piétons gravement blessés de 21,2 % par rapport à 2007;
- une augmentation du nombre de cyclistes gravement blessés de 21,4 % par rapport à 2007;
- une augmentation du nombre de motocyclistes gravement blessés de 16,7 % par rapport à 2007.

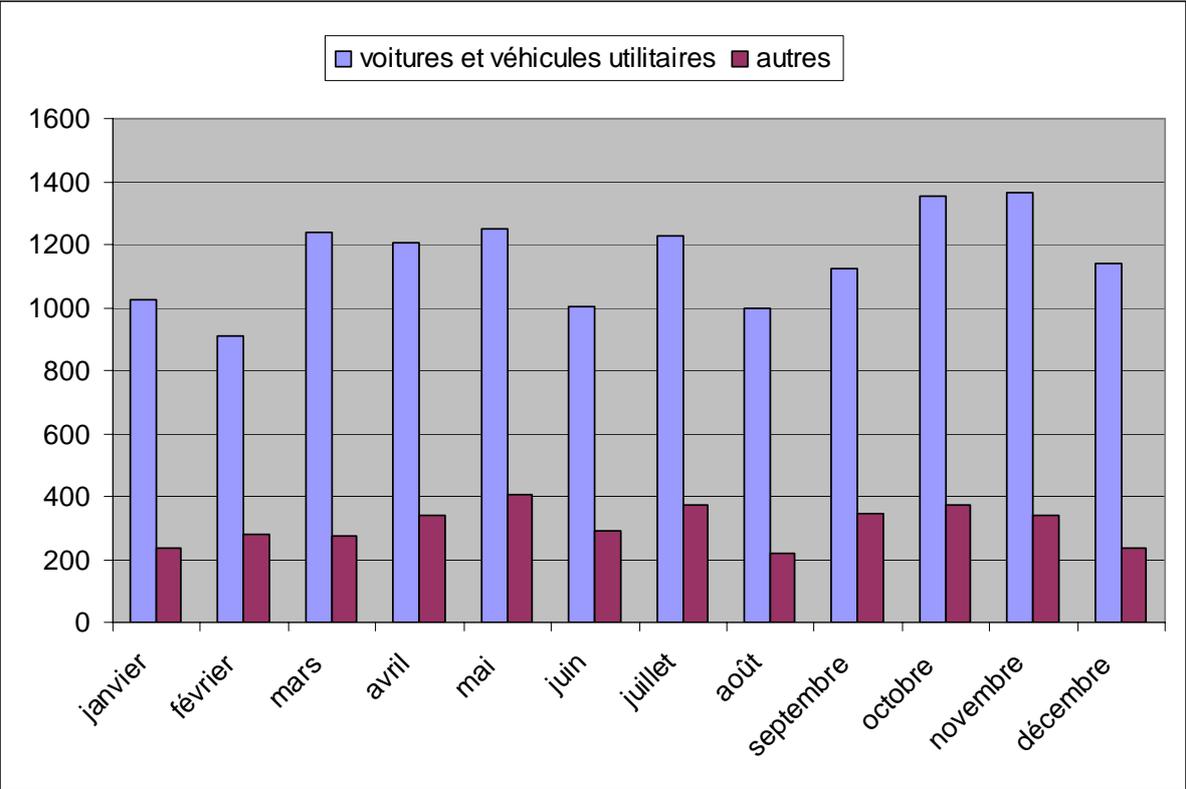
Toutefois, force est de constater que le bilan 2008 des accidents graves, malgré une augmentation de la part des catégories dites vulnérables, a atteint le chiffre le plus bas depuis le début du recensement en 1947. Cette évolution positive est imputable à une réduction significative du nombre de conducteurs gravement blessés, d'une part, et du nombre de passagers gravement blessés, d'autre part, qui est de l'ordre

respectivement de 22 unités (17,6 %) et de 6 unités (17,1 %) par rapport à l'année 2007.

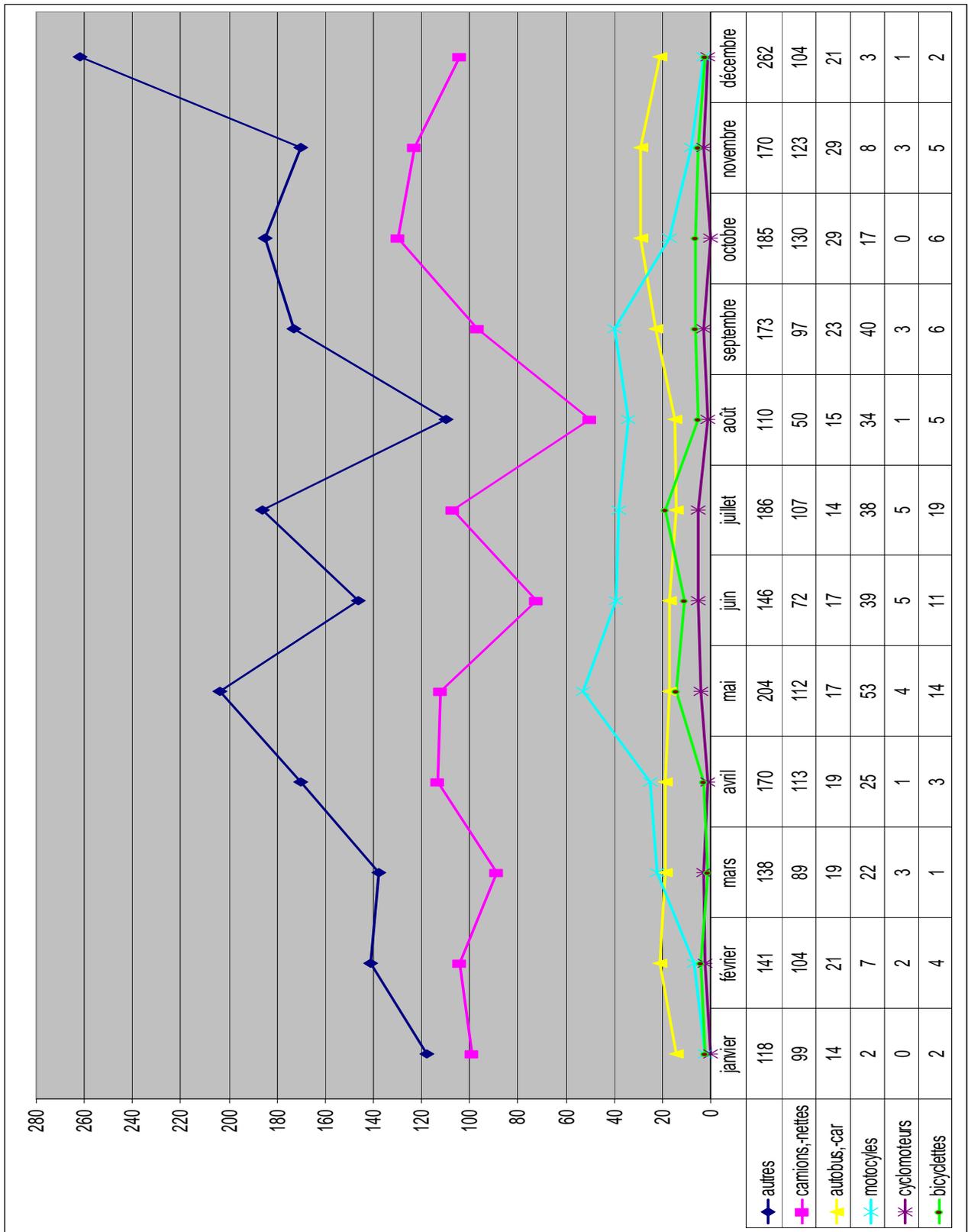


Ainsi, 25 des 33 piétons gravement blessés en 2008, donc 75,8 %, ont été touchés en traversant un passage pour piétons.

Le détail par catégories des véhicules impliqués dans les accidents en 2008 se présente comme suit:



Le tableau suivant reprend la répartition des accidents au cours de l'année 2008:

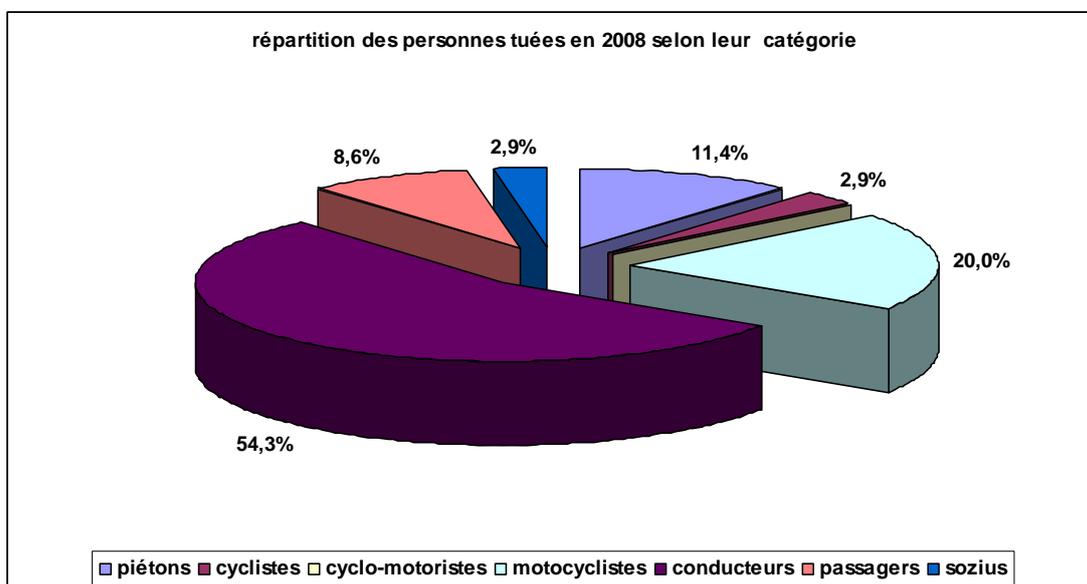


Ce tableau souligne une fois de plus la recrudescence des accidents impliquant les deux-roues dès le retour du beau temps. En outre, il met en évidence l'implication accrue de camions et de camionnettes dans des accidents routiers.

Il appert également que les conditions météorologiques influent sur la répartition des différents véhicules utilisés comme moyens 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.

1.1.2. Les détails concernant les accidents mortels

- La ventilation des personnes tuées en 2008 selon leur catégorie



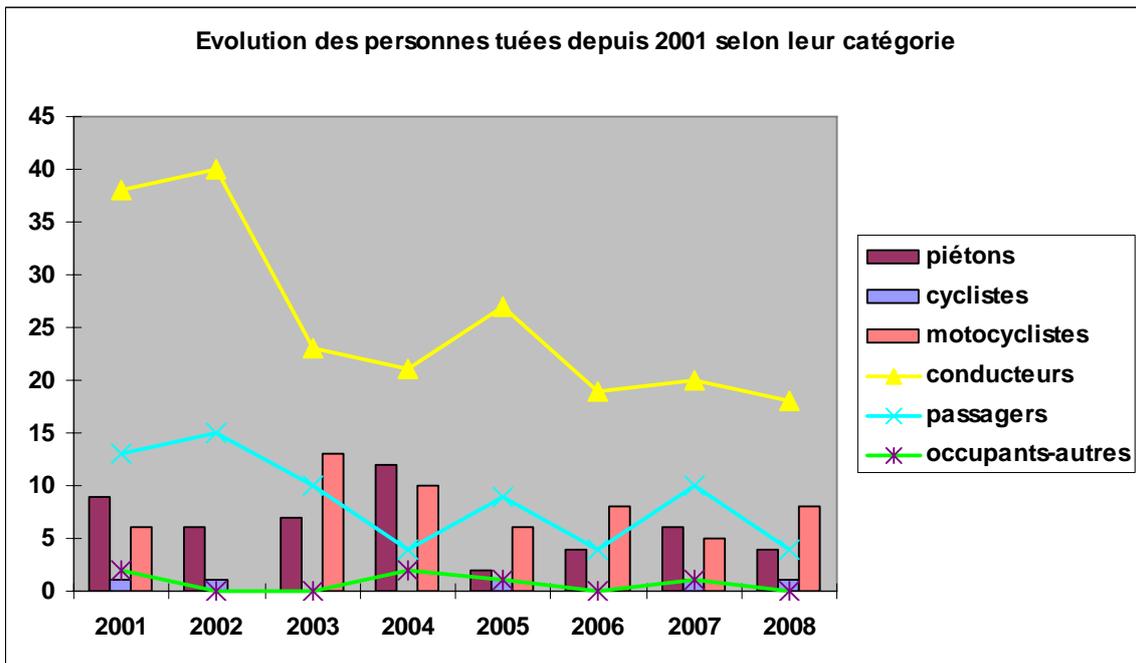
En 2008, 34 accidents mortels ont causé 35 morts dont 18 conducteurs, 8 motocyclistes, 3 passagers, 4 piétons, 1 cycliste et 1 sozius. Aucun cyclomotoriste n'a trouvé la mort.

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

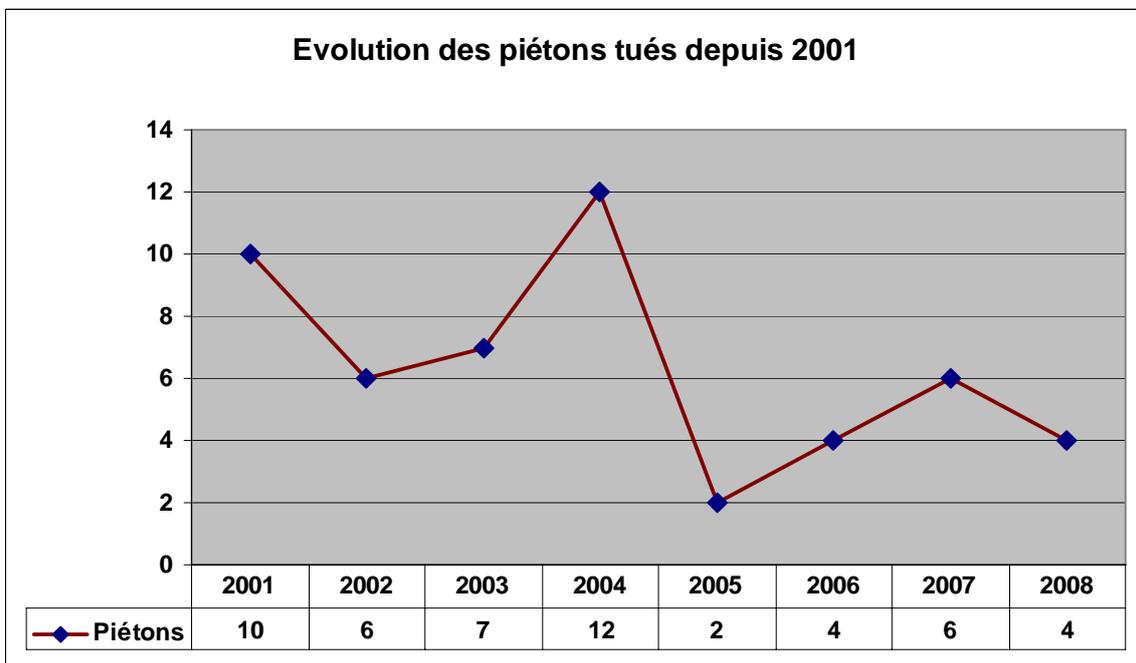
Catégories d'usagers de la route

	2007	2008
conducteurs de véhicules à 4 roues	22	18
passagers de véhicules à 4 roues	8	3
motocyclistes	5	8
passagers	1	1
cyclistes	1	1
piétons	6	4

- La répartition des personnes tuées depuis 2001 selon leur catégorie

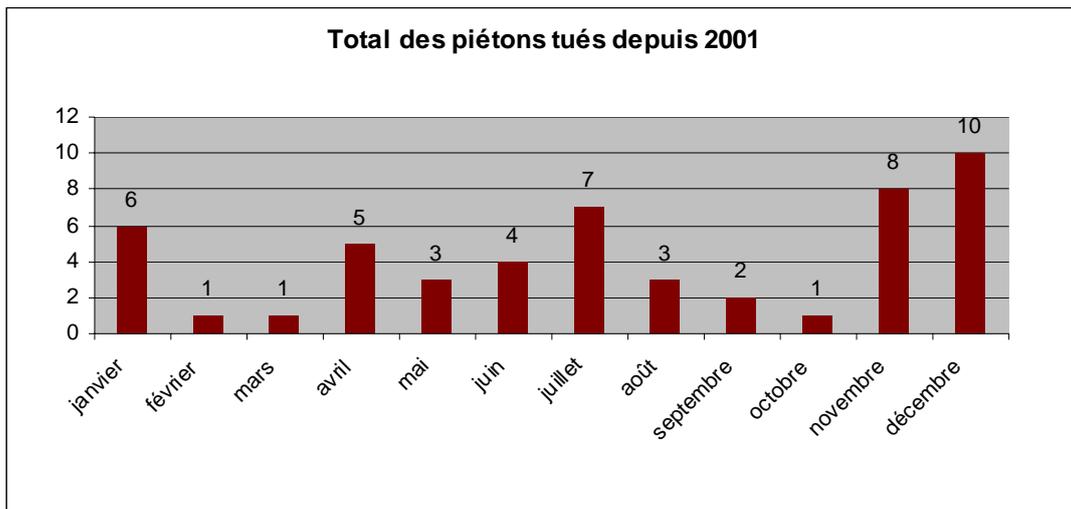


- L'évolution des piétons tués depuis 2001



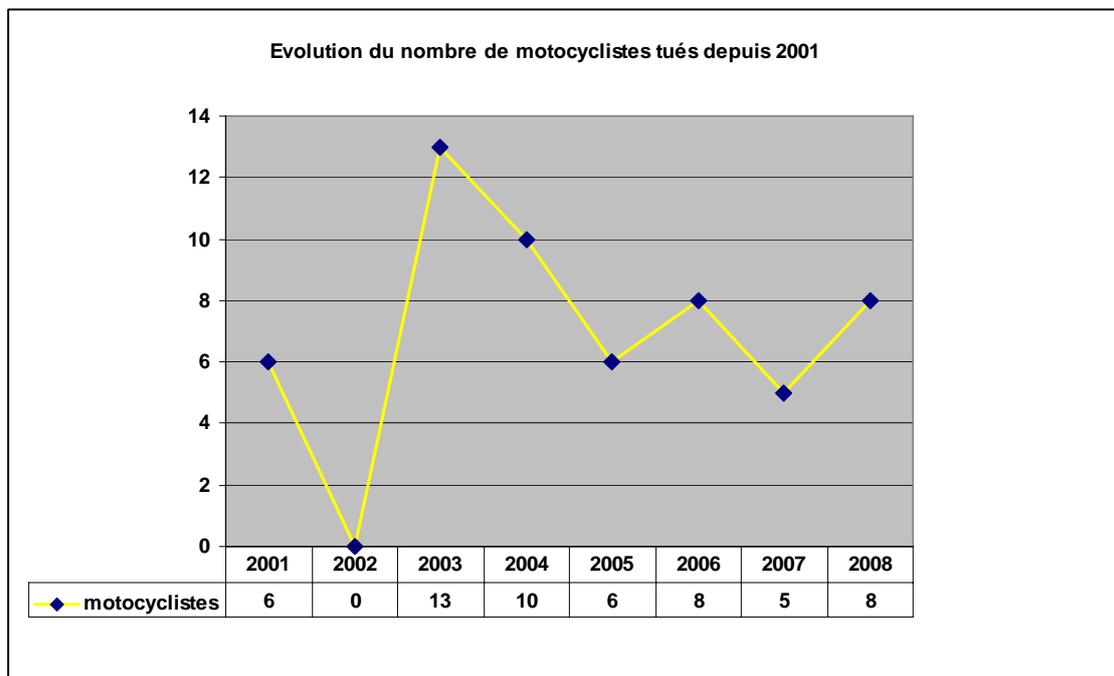
51 personnes des 392 tués sur la route depuis 2001 étaient des piétons dont 82 % ont été tués à l'intérieur d'une agglomération.

- **La répartition des piétons tués selon le mois de l'accident mortel**



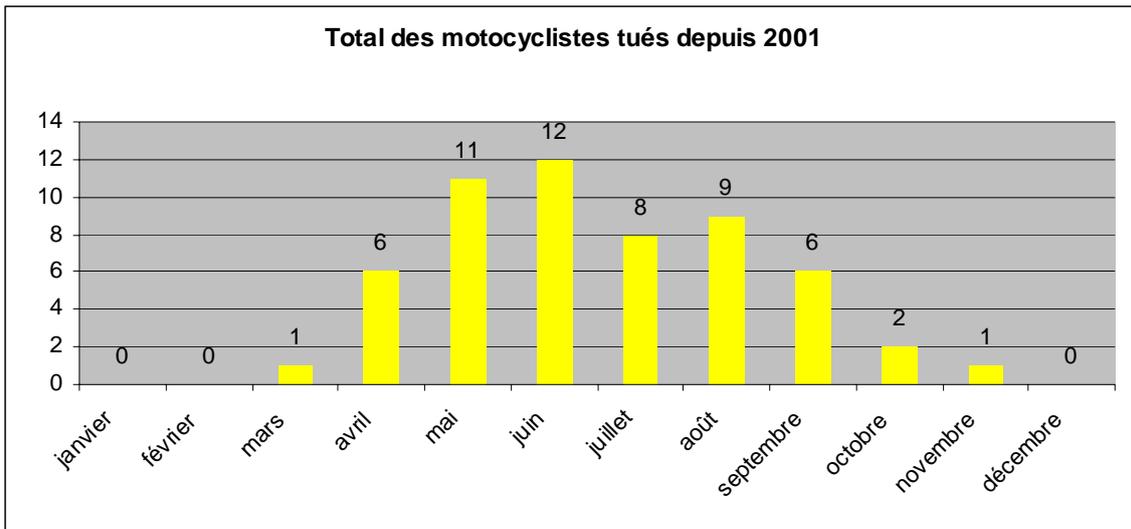
35 % des piétons concernés ont été tués pendant les mois de novembre et décembre.

- **L'évolution des motocyclistes tués depuis 2001**



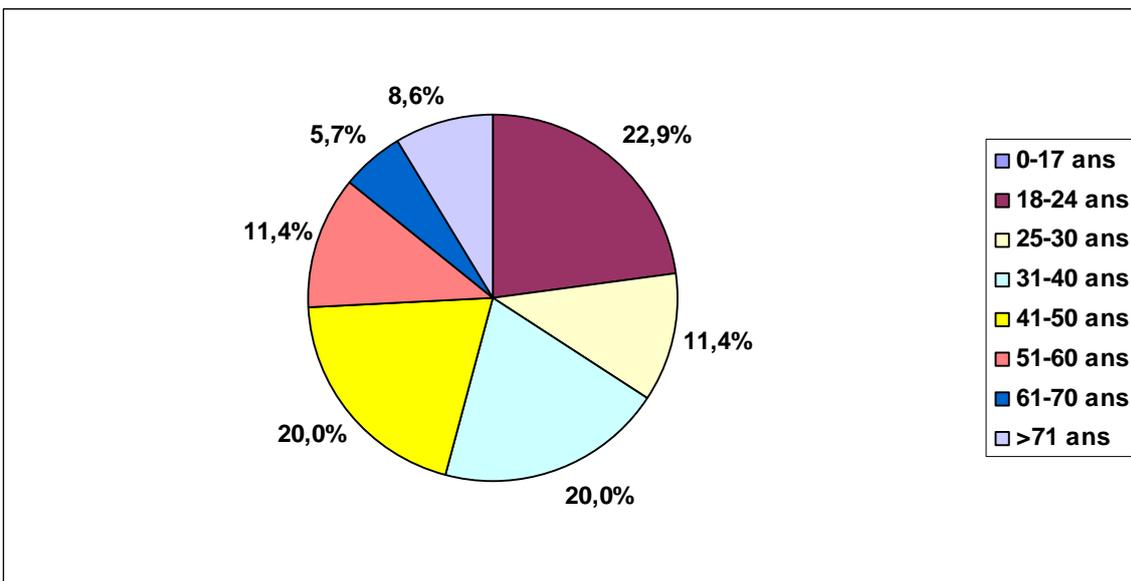
Le nombre de motocyclistes tués (y compris les cyclomotoristes) a augmenté de 3 unités par rapport à l'année 2007, passant ainsi au même niveau qu'en 2006 (8 morts). Il échet de mentionner que tous les motocyclistes tués en 2008 étaient des hommes. En moyenne, 7 motocyclistes décèdent chaque année sur nos routes.

- **La répartition des motocyclistes tués selon le mois de l'accident mortel**



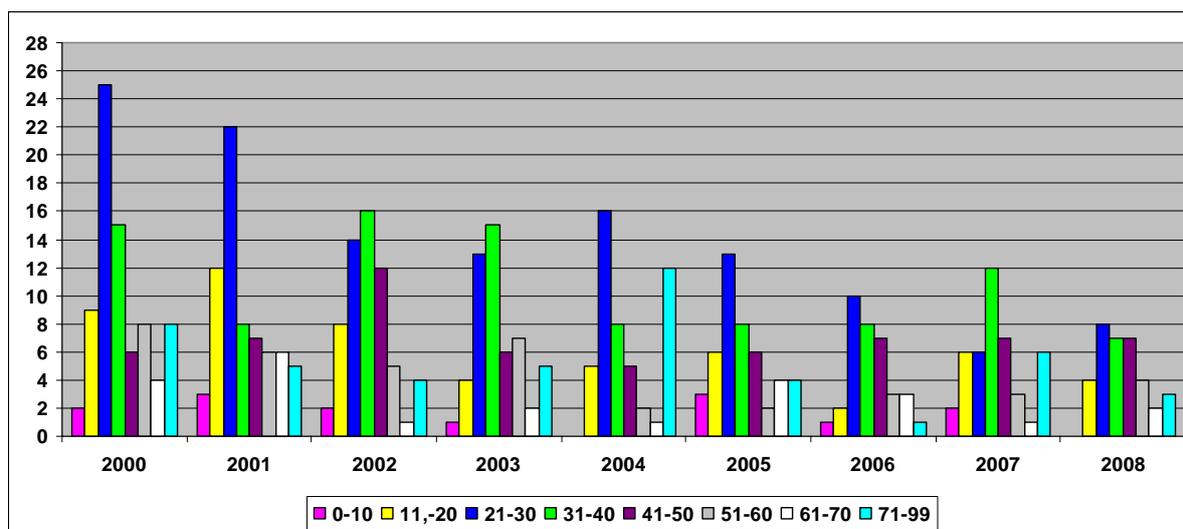
14 % de 392 tués depuis 2001 étaient des motocyclistes. 41 % de ces motocyclistes ont perdu leur vie sur la route pendant les mois de mai et de juin.

- **L'âge des personnes tuées en 2008**



En 2008, 34 % des personnes tuées avaient entre 18 et 30 ans alors que ces personnes ne représentent que 15 % de la population.

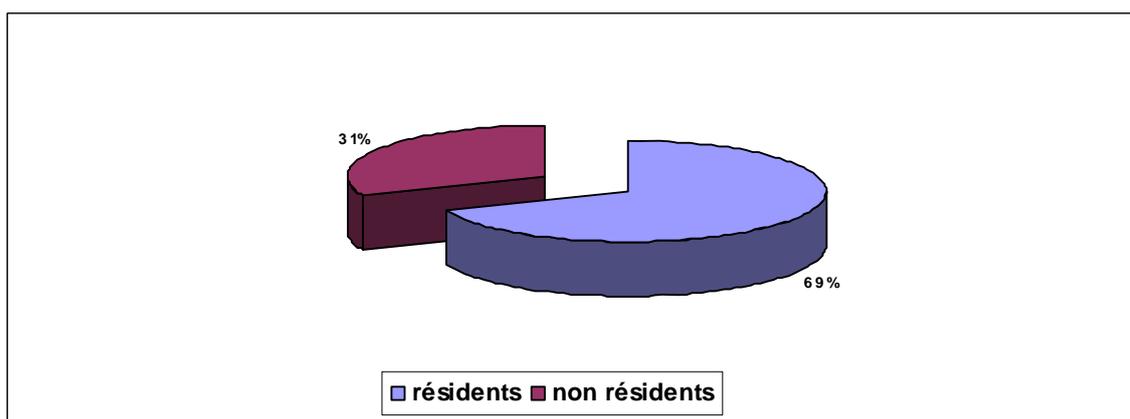
- **L'âge des personnes tuées depuis 2001**



En 2008, aucun enfant âgé de moins de 11 ans n'a trouvé la mort dans un accident routier. La part des personnes âgées de plus de 70 ans devenues victime d'un accident mortel a connu une baisse sensible en atteignant 3 morts (2007: 6), c'est-à-dire la moitié de ce qui a été recensé en 2007, respectivement un quart par rapport à l'année 2004.

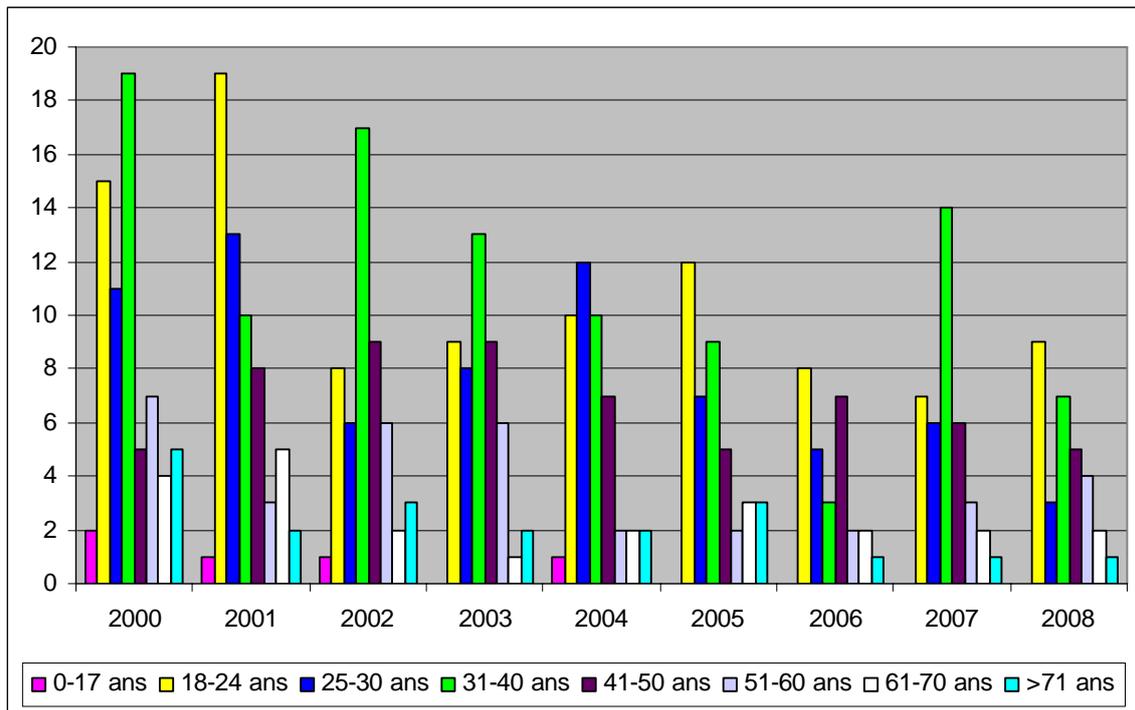
Si on compare l'ensemble des accidents mortels survenus depuis 2000, on constate que, contrairement aux années précédentes, aucune catégorie d'âge ne dépasse la barre de 8 décédés en 2008.

- **Provenance des personnes tuées en 2008**



10 (31 %) des personnes tuées en 2008 étaient des non-résidents.

- **L'âge des auteurs présumés des accidents mortels en 2008**



Le graphique ci-dessus met en évidence que depuis 2005 aucun accident mortel n'a été causé par un usager de la route âgé de moins de 18 ans.

En 2008, 26 % des accidents mortels ont été causés par des usagers appartenant à la tranche d'âge de 18-24 ans.

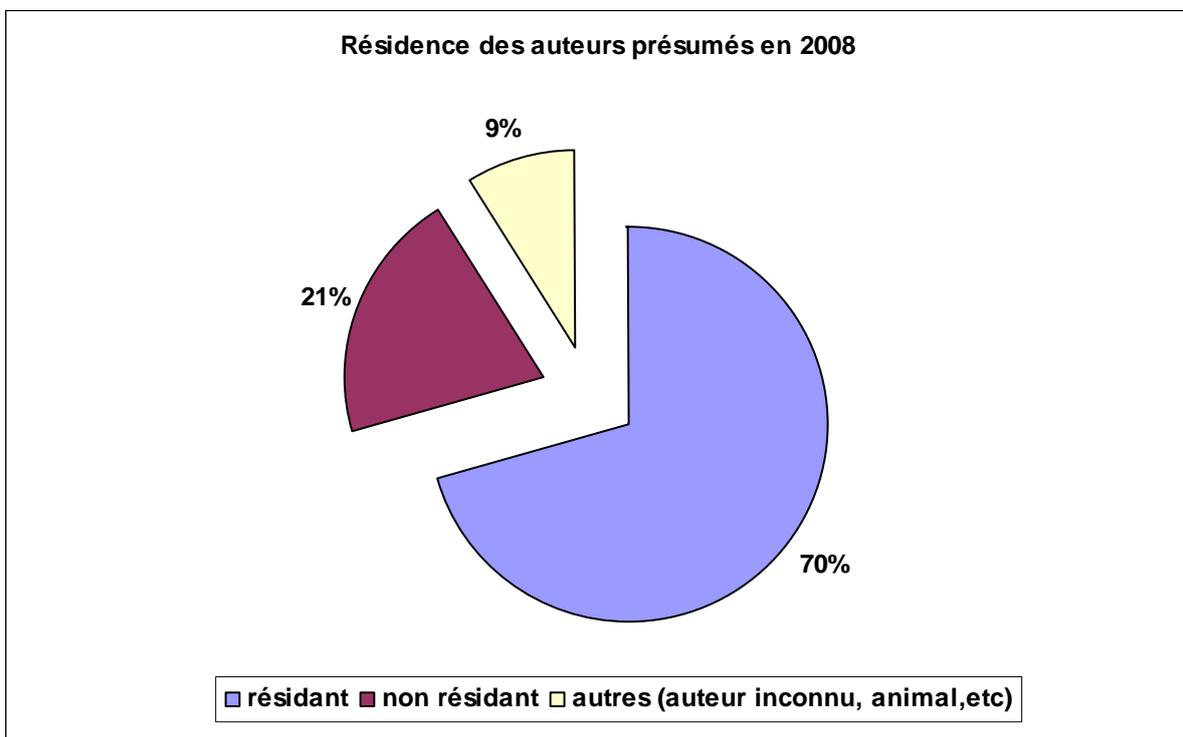
Le nombre d'accidents causés par des usagers appartenant à la catégorie d'âge de 25-30 ans a connu une diminution sensible par rapport à l'année 2007. En effet, seulement 9 % des accidents mortels ont été causés par des personnes appartenant à cette tranche d'âge, ce qui représente une baisse de 50 % par rapport à l'année 2007.

- **La nationalité des auteurs présumés des accidents mortels en 2008**



18 (53 %) des auteurs présumés n'étaient pas de nationalité luxembourgeoise.

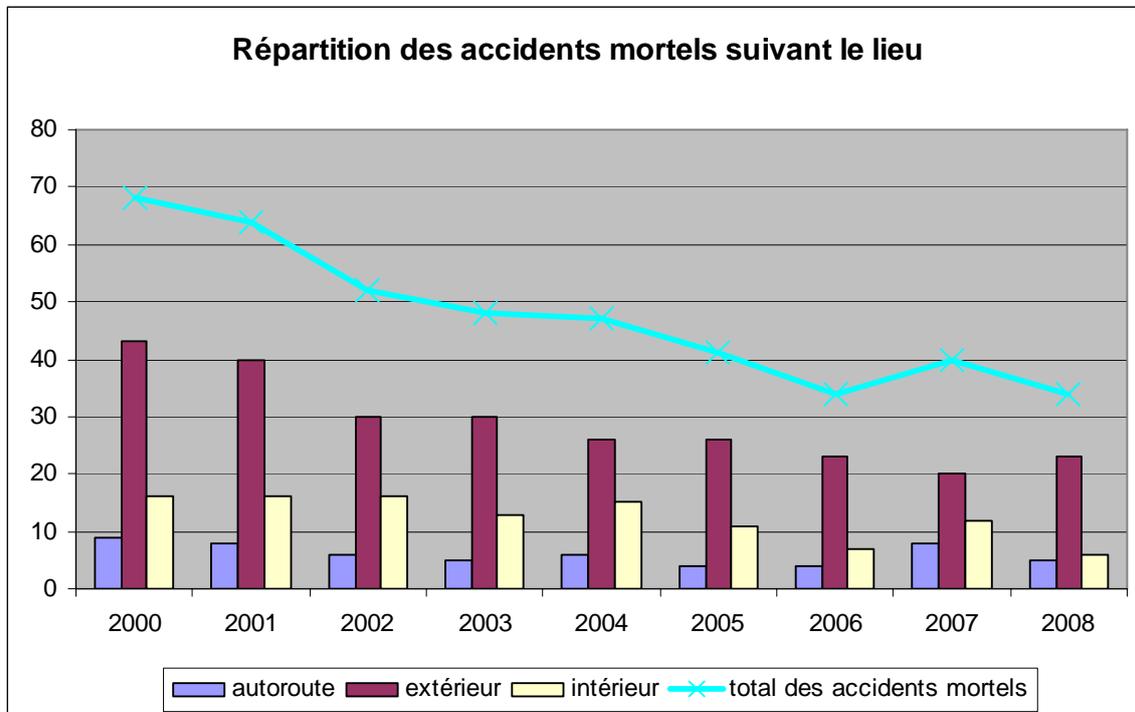
- **Le lieu de résidence des auteurs présumés des accidents mortels en 2008**



24 des auteurs présumés résident au Luxembourg (2007: 27).

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

En 2008, 5 (2007: 8) accidents mortels avec 4 (2007: 8) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 23 (2007: 20) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 24 (2007: 22) morts, et uniquement 6 (2007: 13) personnes ont trouvé la mort en agglomération.



Le graphique montre que la part des accidents mortels survenus sur les autoroutes a diminué de 37 % par rapport à l'année 2007, tandis que celle des accidents mortels survenus à l'extérieur de l'agglomération a connu pour la première fois depuis 2001 une légère hausse en passant de 20 à 23 victimes (+ 13 %).

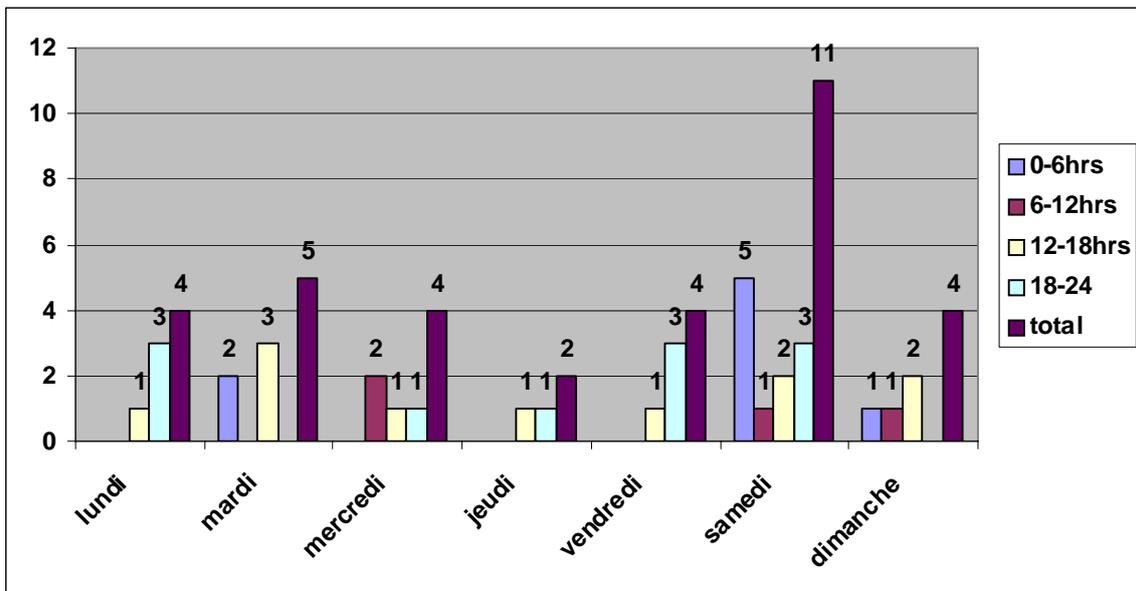
En revanche, le meilleur résultat en termes de réduction du nombre des accidents graves est à noter à l'intérieur des agglomérations: seulement 6 (2007: 12) des accidents mortels sont survenus à l'intérieur de l'agglomération. Ce chiffre correspond à un recul de 62 % par rapport à l'année de référence 2001. Il convient d'attirer l'attention sur le fait que 4 des 6 personnes tuées ont été des piétons. Il en résulte que tous les piétons tués ont été tués à l'intérieur d'une agglomération.

- **La répartition des accidents mortels dans le temps**

En 2008 les accidents mortels se répartissent comme suit:

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
4 (2*)	5 (5*)	4 (5*)	2 (10*)	4 (6*)	11 (6*)	4 (6*)

* 2007



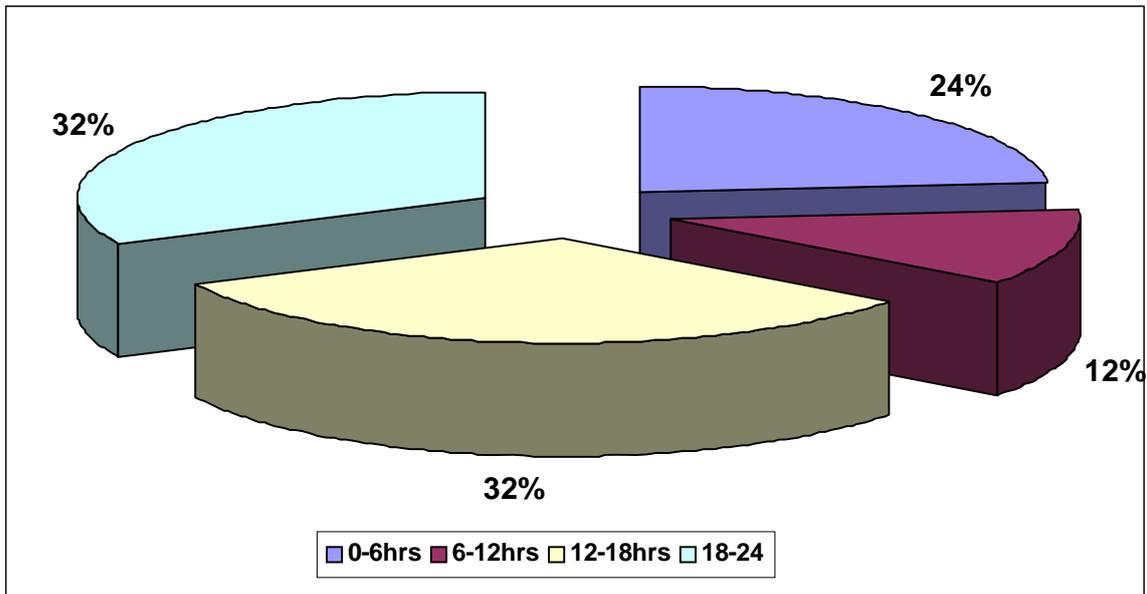
Ce graphique met en évidence que le samedi a été le jour le plus meurtrier en 2008 avec 11 accidents mortels en 2008 (2007: 6), c'est-à-dire plus que le double par rapport aux autres jours de la semaine.

En 2008, 19 (56 %) de l'ensemble des accidents mortels sont survenus du lundi au vendredi, dont 15 pendant la journée (06h00 - 22h00) (2007: 1) et 4 pendant la nuit (22h00 - 06h00) (2007: 7).

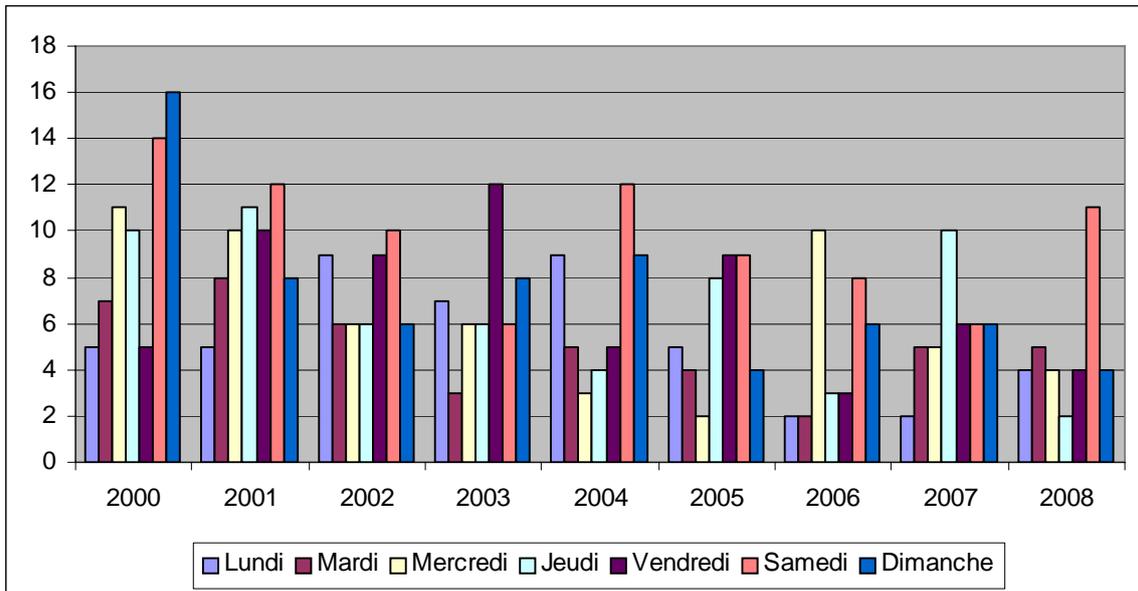
En fin de semaine (samedi et dimanche) sont survenus 15 (44 %) de l'ensemble des accidents mortels, dont 8 au cours de la journée (2007: 5) et 7 au cours de la nuit (2007: 7). Presque la moitié des accidents mortels sont survenus pendant les deux derniers jours de la semaine alors que le weekend ne représente que 28,5 % du temps d'une semaine.

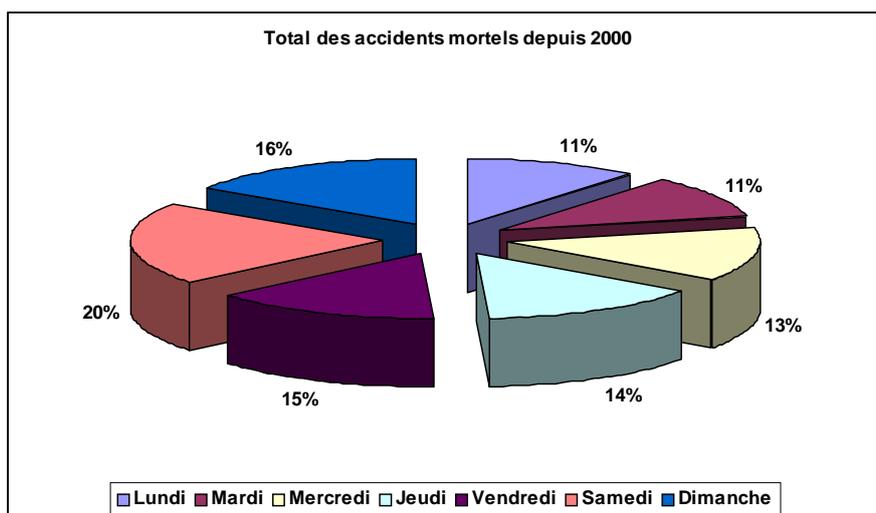
Force est donc de constater que le risque d'être impliqué dans un accident mortel est plus que deux fois plus élevé en fin de semaine.

La répartition des accidents mortels selon les plages horaires principales se présente en 2008 comme suit:



La répartition des accidents mortels sur les jours de la semaine depuis 2001 est illustrée par le graphique suivant:

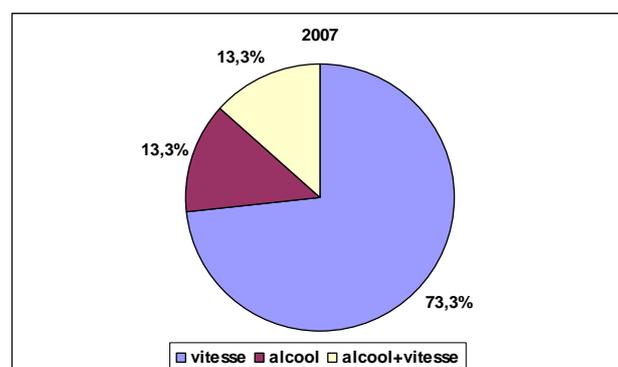
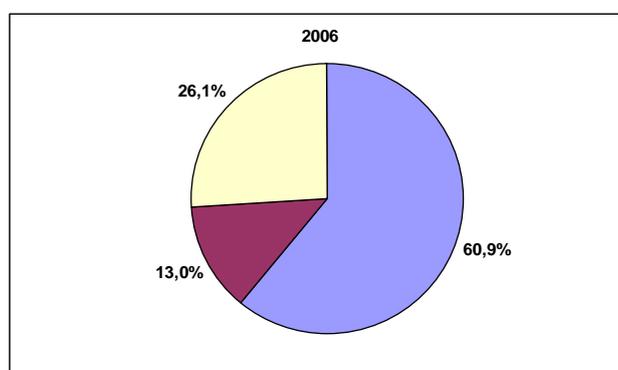


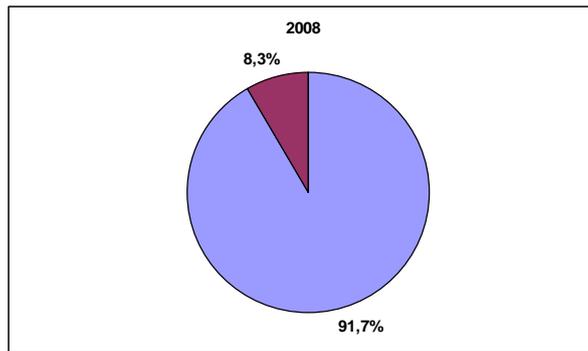


En moyenne, plus que la moitié (51 %) des accidents mortels sont survenus pendant les trois derniers jours de la semaine, c'est-à-dire un vendredi, samedi ou dimanche.

En comparant l'ensemble des accidents mortels survenus depuis 2000, on peut constater que le jour le plus meurtrier en matière d'accidents routiers varie d'année en année, de façon qu'il n'est pas possible d'en déduire des conclusions fiables. Ce problème résulte notamment (du point de vue statistique) de l'absence au Grand-Duché d'une masse critique au niveau des accidents mortels.

- **Les principales causes présumées des accidents mortels**





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

Toutefois, les graphiques ci-dessus montrent que la vitesse (partie bleue) devienne de plus en plus la principale cause présumée des accidents mortels tandis que la part de l'alcool se trouve en phase de régression depuis plusieurs années. Ce constat est à relativiser alors que les données en matière d'imprégnation éthylique des personnes impliquées dans des accidents mortels sont à considérer avec prudence.

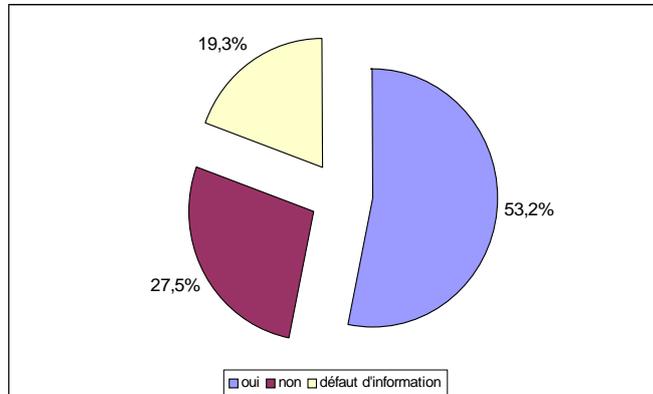
- **Conditions météorologiques**

En 2008 14 accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée humide (2007: 14) et 20 sont survenus par temps sec (2007: 25).

- **Ceinture de sécurité**

Le tableau suivant donne un aperçu du port de la ceinture de sécurité dans les accidents mortels de 2001 à 2008. Il convient de souligner qu'en moyenne (de 2001 à 2008), 53 % des personnes tuées sur la route ont porté la ceinture de sécurité.

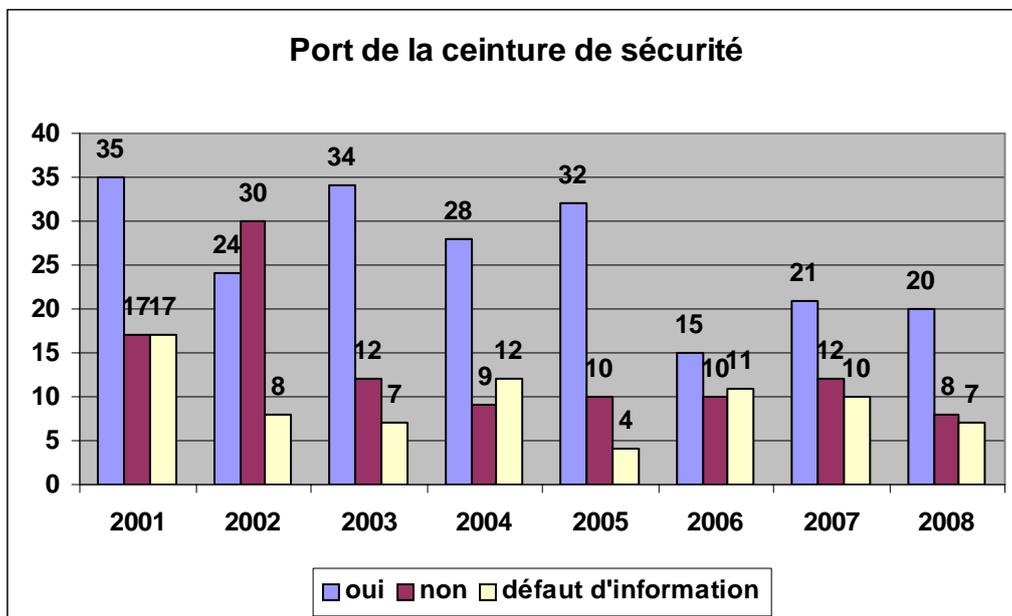
année	oui	non
2001	50 %	25 %
2002	39 %	48 %
2003	64 %	23 %
2004	58 %	18 %
2005	69 %	22 %
2006	41 %	28 %
2007	49 %	28 %
2008	57 %	23 %
moyenne	53 %	28 %



En 2008, au moins 8 (23 %) des 35 victimes n'ont pas porté de ceinture de sécurité.

Le taux d'implication des personnes tuées dans un accident routier n'ayant pas mis la ceinture de sécurité reste élevé. Il convient toutefois de souligner que les chiffres obtenus en 2008 sont mieux que la moyenne calculée pour les années 2001 à 2008.

Les chiffres relatifs au port de la ceinture de sécurité:



1.2. La formation et l'éducation routières

1.2.1. 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 2008 de plusieurs actions et campagnes de sensibilisation.

Lors de la présentation du bilan des accidents de 2007, en date du 16 avril 2008, le Ministre des Transports a lancé la campagne de sensibilisation «Le respect, la meilleure des conduites». Cette campagne médiatique avec le slogan «Merci d'être sympa» a mis l'accent sur une cohabitation harmonieuse de l'ensemble des usagers de la route.

Le 8 mai 2008 a eu lieu à Luxembourg/Kirchberg un séminaire sur la sécurité routière et la conduite écologique. Lors de la partie du séminaire consacrée à la conduite écologique, des experts nationaux et internationaux ont présenté leurs vues et expériences face au défi d'inculquer aux apprentis-conducteurs ainsi qu'aux automobilistes expérimentés un style de conduite non seulement soucieux de la sécurité routière, mais également économique et écologique. A cette occasion, le Ministre des Transports a annoncé son intention de faire influencer, à moyen terme, des éléments de conduite écologique, tant dans l'apprentissage à la conduite, qu'aux examens pour l'obtention du permis de conduire. Le volet consacré à la sécurité routière a donné aux principaux acteurs nationaux concernés l'occasion de faire le point des dernières années en termes d'efforts déployés et des résultats enregistrés sur le plan de l'amélioration de la sécurité sur nos routes, avec le constat unanime que malgré certains indicateurs encourageants, les mesures devraient être intensifiées et que des pistes innovatrices devront être explorées pour atteindre des résultats durables.

Lors de la 6^{ème} journée nationale de la moto organisée par la «Lëtzebuerger Moto-Initiativ» le 1^{er} juin 2008, le Ministre des Transports a présenté sous le slogan «Let it Roll!» l'initiative du Ministère des Transports d'offrir, à titre gratuit et prioritairement aux personnes qui se sont vu délivrer le permis de conduire pour un motorcycle par équivalence avec le permis pour la conduite d'une voiture automobile, à personnes donc, qui n'ont pas suivi d'apprentissage, ni passé d'examen pour la conduite d'un deux roues motorisé, un cours de formation au Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg pour leur permettre de rafraîchir leur technique de conduite, de détecter et par la suite corriger d'éventuels déficits de sorte à être mieux préparés pour les premières sorties en moto.

A l'occasion de la deuxième journée européenne de la sécurité routière qui s'est tenue le 13 octobre 2008 à Paris, le Ministre des Transports a présenté la campagne d'information sur la conduite écologique «Cool fueren – Sprit spueren». Ladite campagne avait comme objectif de sensibiliser les conducteurs pour une conduite plus écologique et par-là plus défensive et moins dangereuse. Outre un stand d'information à la Foire d'automne, la campagne comporta la diffusion d'un dépliant

reprenant les principaux conseils pour adopter une conduite soucieuse de l'environnement, des spots radio et télévisés ainsi que la mise en ligne d'un site internet dédié à la conduite écologique: www.ecoconduite.lu.

La sensibilisation en matière de conduite écologique a été complétée par l'organisation de stages de formation gratuits pour l'ensemble des auto-écoles et les examinateurs pour le permis de conduire, ainsi que pour les gagnants du concours «écosimulateur» organisé lors de la Foire d'automne en novembre 2008.

1.2.2. La gestion administrative du permis de conduire

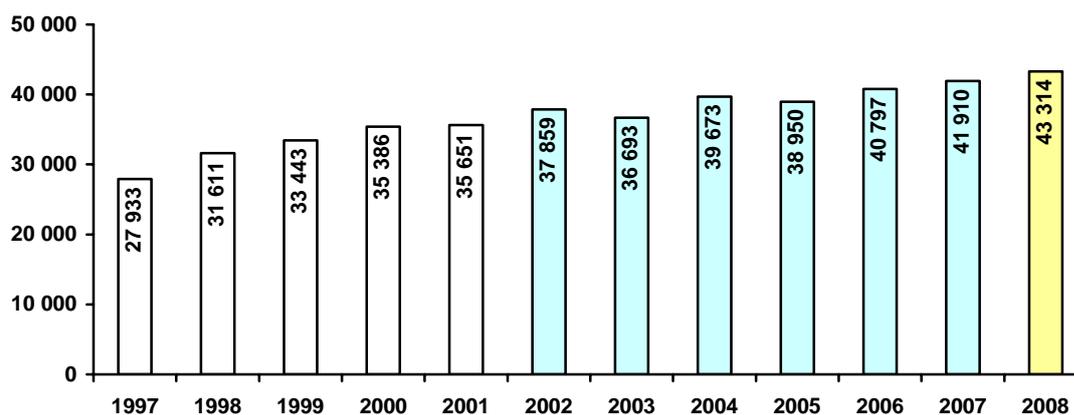
Les opérations administratives relevant du permis de conduire comportent:

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

En 2008, le nombre des dossiers traités a été de 43.314, soit une progression de 3,4 % par rapport à l'année précédente.

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

année	première délivrance	extension	renouvellement	transcription	duplicata	sous-total	enregistrement	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 %
2008	7.332	3.136	24.442	2.973	3.361	41.244	2.070	43.314	+ 3,4 %
évolution 2007/2008	- 0,9 %	+ 2,0 %	+ 5,8 %	+ 14,3 %	+ 5,0 %		- 18,7 %		



Les dossiers traités au cours de l'année passée se sont répartis sur les différentes catégories de permis de conduire comme suit:

	première délivrance	extension	renouvellement	transcription	duplicata	sous-total	enregistrement	total
catégorie	7.332	3.136	24.442	2.973	3.361	41.244	2.070	43.314
A3	461	1	636	29	115	1.242		
A1	63	2	42	227	24	358		
A	9	712	1978	520	227	3.446		
B	6.705	650	21.601	1.960	2.972	33.888		
B+E	0	0	22	147	13	182		
E (B)	0	546	2	38	0	586		
C1	0	0	1	0	0	1		
C	0	569	25	11	3	608		
C+E	0	1	44	1	2	48		
E (C)	0	186	22	15	1	224		
D1	0	0	1	0	0	1		
D	0	461	39	24	0	524		
D+E	0	0	6	1	0	7		
E (D)	0	8	0	0	0	8		
F	94	0	22	0	4	120		

Le tableau ci-après donne un aperçu de la répartition (depuis 2004) des permis de conduire enregistrés, en fonction des pays de provenance des titulaires de ces permis:

pays	2004	2005	2006	2007	2008
Autriche	8	13	21	12	10
Belgique	426	336	380	342	262
Bulgarie				40	50
Chypre	0	0	2	1	2
Rép. tchèque	9	30	25	43	22
Allemagne	193	199	247	245	172
Danemark	7	22	40	40	32
Espagne	30	40	45	30	29
Estonie	3	17	7	15	7
France	383	390	399	454	398
Finlande	18	17	20	17	9
Liechtenstein	0	0	1	0	0
Royaume-Uni	51	55	130	69	78
Grèce	12	6	18	9	12
Hongrie	4	32	31	39	20
Italie	56	71	91	83	83
Irlande	3	3	2	13	4
Islande	10	10	22	11	11
Lituanie	14	23	12	23	30
Lettonie	7	12	9	10	7
Malte	2	10	5	12	12
Norvège	1	2	9	6	5
Pays-Bas	36	39	46	58	56
Portugal	677	634	723	755	597
Pologne	29	62	57	78	58
Roumanie				48	53
Suède	12	31	22	40	21
Slovaquie	13	25	17	28	18
Slovénie	11	22	10	24	12
total	2.016	2.101	2.391	2.545	2.070

- **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 afférents 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 %
2008	14.110	- 2,6 %	7.071	50,1 %	7.039	49,9 %

Pour les 14.110 examens théoriques passés l'an dernier soit, une moyenne de 1.176 examens par mois ce qui correspondant à une régression de 2,6 % par rapport à l'année précédente, la situation quant aux réussites et aux échecs se présente en détail comme suit:

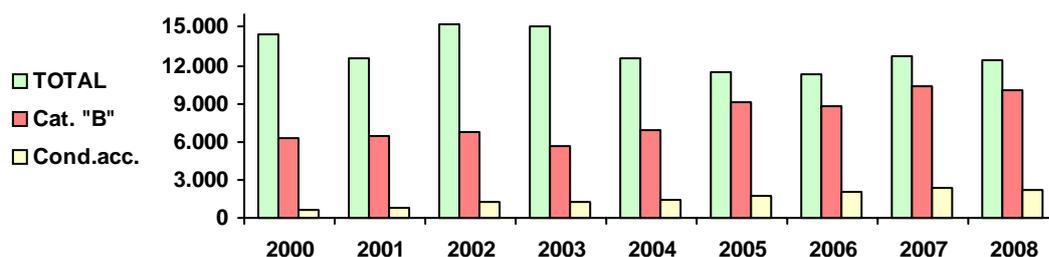
	total		provit. LU		Examens oraux	
	14.110		13.210		900	
Réussite	7.071	50,1 %	6.722	50,9 %	349	38,8 %
Échec	7.039	49,9 %	6.488	49,1 %	551	61,2 %

A remarquer que sur l'ensemble des examens théoriques passés l'an dernier, la moitié des candidats (50,1 %) ont réussi l'examen dès le premier essai, alors que l'autre moitié des candidats (49,9 %) ont dû se soumettre à une ou plusieurs nouvelles épreuves.

- **Les examens pratiques**

Depuis 2002, le nombre des examens pratiques pour l'obtention d'un permis a évolué comme suit:

année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
total	15.253	15.129	12.594	11.527	11.336	12.696	12.429
dont cat. 'B'	6.709	5.635	6.834	9.152	8.794	10.312	10.088
dont conduite accompagnée	1.200	1.222	1.338	1.686	2.007	2.330	2.272
	17,9 %	21,7 %	19,6 %	18,4 %	22,8 %	22,6 %	22,5 %



Après une baisse continue du nombre total des examens pratiques passés depuis 2002, avec toutefois le maintien à haut niveau du nombre de candidats au permis de conduire de la catégorie 'B', on avait pu constater en 2007 une hausse de 12 % du nombre des examens passés, cette hausse ayant été exclusivement due aux examens de la catégorie 'B'. Ces chiffres paraissent documenter que les intéressés ne passent plus un examen de conduire d'une catégorie autre que la catégorie 'B' que 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'un permis spécial constitue très probablement une raison essentielle pour la tendance constatée.

L'année 2008 a de nouveau affiché une légère baisse de 2,1 % au plan des examens pratiques. A noter toutefois le maintien en 2008 du taux élevé de candidats ayant eu recours à une formation par le biais de la conduite accompagnée (22,6 %).

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

- pour l'an 2008, pour les différentes catégories de permis de conduire:

catégorie	total		admis	recalés	
A	597	4,8 %	448	149	25,0 %
A1	64	0,5 %	36	28	43,8 %
B	10.088	81,2 %	5.235	4.853	48,1 %
EB	592	4,8 %	475	117	19,8 %
C	409	3,3 %	311	98	24,0 %
EC	227	1,8 %	160	67	29,5 %
D	338	2,7 %	191	147	43,5 %
DE	10	0,1 %	8	2	20,0 %
F	104	0,8 %	92	12	11,5 %
total	12.429	100,0 %	6.956	5.473	44,0 %

- pour les cinq dernières années, pour l'ensemble de toutes les catégories de permis:

année	total		conduite accompagnée	
	réussites	recalages	réussites	recalages
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	45,7 %	54,3 %	73,6 %	26,4 %
2008	44,0 %	56,0 %	72,1 %	27,9 %

A cet égard, il y a lieu de mettre en évidence le taux de recalage assez faible de 27,9 % des candidats pour le permis de conduire qui ont opté pour le régime de la conduite accompagnée.

- **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	première 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
2008	195	139	232	199

(*) après le suivi avec succès des cours de recyclage organisés en la matière par la Chambre de Commerce

- **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 (CE) 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, la gestion des données qu'il a enregistrées (carte-entreprise).

La situation en matière de la 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
2008	1.746	1.418	271	50	7

1.2.3. Le contentieux lié au permis de conduire

- **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	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
séances	174	138	138	144	106	113	106
personnes convoquées	698	528	531	539	407	441	400
dont stagiaires	140	100	81	64	21	19	34
retraits du permis de conduire	112	115	127	97	44	47	52
dont stagiaires	21	17	16	12	3	2	11
suspensions du droit de conduire	0	2	0	0	1	3	0
refus de délivrance ou de renouvellement	17	16	29	45	43	29	29
restrictions du droit de conduire	221	131	130	116	75	95	76
restitutions intégrales du permis	42	67	90	98	83	29	61
restitutions partielles du permis	61	39	49	60	91	163	96
prorogations / renouvellements de la période stage (total)	44	33	29	6	2	0	3
6 mois	4	1	1	0	0	0	0
9 mois	0	0	0	0	0	0	0
12 mois	13	10	12	2	2	0	1
15 mois	4	2	0	0	0	0	0
18 mois	10	7	2	2	0	0	0
24 mois	13	13	14	2	0	0	2

Il résulte du tableau ci-dessus que les activités de la Commission spéciale au cours de 2008 sont sensiblement identiques à celles des années 2006 et 2007.

Les effets des suspensions liés au permis à points se font toujours ressentir sur les activités de la Commission spéciale, tout comme le retrait immédiat du permis de conduire.

Ces deux mesures ont entraîné depuis 2003 une régression très nette, voire croissante, du nombre des séances et du nombre des personnes convoquées devant la Commission spéciale.

Dans ce contexte, il incombe de cumuler le nombre de retraits administratifs qui s'élève à 52 unités pour 2008 à celui du nombre de suspensions effectuées en 2008, qui se chiffre à 235 cas, soit un total de 287 cas où le droit de conduire n'est plus donné en 2008. Ce chiffre, donné à titre indicatif, doit être analysé avec circonspection étant donné qu'il inclut également les non-résidents. Parallèlement, il faut par conséquent aussi tenir compte des 90 permis de conduire dont la suspension a été levée en 2008.

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/ou d'alcool augmentent quant à eux de façon continue. Très souvent ils sont transférés à la Commission médicale en vue d'obtenir un, voire plusieurs avis médicaux complémentaires. 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 334 (416 en 2005, 527 en 2006 et 387 en 2007), 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 94 avis pris sur base du dossier (138 en 2006, 176 en 2007), ayant donc une incidence favorable sur le permis de conduire des intéressés et ne nécessitant pas leur présence devant la Commission spéciale.

Le Ministère des Transports ne gère pas seulement les dossiers de la Commission spéciale, mais il est également amené à enregistrer les interdictions de conduire judiciaires prononcées par les Cours et Tribunaux. Par année civile entre 3.000 et 5.000 interdictions sont saisies par le service permis à points et par le service contentieux (2.868 en 1999, 3.234 en 2000, 3.582 en 2001, 3.402 en 2002, 3.586 en 2003, 3.823 en 2004, 5.035 en 2005, 4.913 en 2006, 4.402 en 2007). En 2008 les instances judiciaires ont prononcé 3.947 interdictions de conduire. Le service du contentieux gère également des centaines de procès-verbaux dressés par les forces de l'ordre, les tickets retirés des carnets de stage et les cas signalés par le Procureur Général d'État, dossiers auxquels s'ajoutent en 2008 un total de 148 grâces souveraines partielles.

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

- **La Commission médicale des permis de conduire**

Activités de la Commission médicale:

année	2004	2005	2006	2007	2008
statistiques générales					
nombre de séances	252	250	257	223	230
nombre de personnes convoquées	1.099	1.039	1.085	1.163	1.154
nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	3.012	3.533	3.936	4.088	3.996
dossiers soumis à la Commission médicale					
nombre total de dossiers	6.329	6.694	6.891	7.319	6.835
dont première obtention d'un permis	189	222	223	207	184
extension de catégorie du permis	27	47	69	57	48
transcription d'un permis	16	24	20	17	23
renouvellement d'un permis	2.946	2.582	2.373	2.881	2.185
dispense du port de la ceinture de sécurité	16	14	12	14	17
cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc.)	71	116	86	85	108
cartes de stationnements pour personnes handicapées	1.211	1.825	1.852	2.163	2.203
réexamens périodiques	1.793	1.765	2.206	1.865	2.032
restant à traiter (situation au 31 décembre)	60	99	50	30	35
dossiers avisés par la Commission médicale					
notés pour réexamen périodique	2.717	2.765	3.049	2.635	1.625
classés	2.758	2.359	2.899	2.909	3.232
retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	239	217	225	231	210
dont renonciation volontaire de la part du titulaire	136	122	123	109	101
refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	46	55	37	43	48
limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	107	89	84	97	73
restriction quant à l'usage du permis (par exemple trajets particuliers, etc.)	11	4	20	9	12
mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagement part. du véhicule	2	1	2	3	2
mainlevées partielles et restitutions, (données disponibles depuis 2006)			50	52	48

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 passe de 823 en 2003 à 1.211 en 2004, pour atteindre 1.825 unités en 2005, 1.852 en 2006, 2.163 en 2007 et finalement 2.203 dossiers en 2008.

Dans le cadre du transfert des compétences en matière de permis de conduire, il convient toutefois de noter que le personnel du service des permis de conduire de la S.N.C.T. est également habilité à prendre connaissance des certificats médicaux depuis juin 2008 lors de l'établissement d'un permis de conduire, que ce soit lors d'une première obtention, d'une extension, d'un renouvellement ou d'une transcription.

Lorsque le certificat médical fait état de problèmes de santé ayant une incidence sur la conduite automobile, ledit service l'adresse toutefois à la Commission médicale du Ministère des Transports.

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

En 2008 ce sont 406 arrêtés ministériels qui ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 48 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire (409 en 2005, 541 en 2006, 544 en 2007).

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

- les jeunes, dont la consommation de drogues, même dites douces, nécessitent un suivi de très près, de par la demande et l'évaluation régulière de screenings toxicologiques et de rapports médicaux;
- 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 tous les autres usagers de la route.

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

En 2008 ce sont 101 personnes qui ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore valable. Plus de 100 personnes supplémentaires ont

renoncé à faire aboutir 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 2008 réaffirmer son efficacité et remplir les objectifs fixés: harmonisation du modèle de la carte et reconnaissance mutuelle au niveau de l'Union européenne, favoriser les personnes handicapées dans leur vie quotidienne et faire échec aux demandes non motivées.

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

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

Les personnes qui ne disposent plus ou pas de permis de conduire sont examinées directement dans les locaux de l'Administration du contrôle médical de la Sécurité sociale. 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.

année	2004	2005	2006	2007	2008
nombre de demandes	1.558	1.884	1.910	2.129	2.236
dont nouvelles demandes	986	981	979	1.123	1.195
en renouvellement	538	541	556	685	724
duplicata	34	28	42	33	39
refus	251	242	258	224	218
convocations au contrôle médical	77	92	75	64	60
total des cartes en cours de validité au 31 décembre	5.006	5.509	5.456	5.552	6.071
total des cartes «Institutions»	31	51	14	42	32
en circulation au 31.12.	-	130	118	144	110

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

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, 44 en 2007 et 32 en 2008.

Pour ce qui est du nombre de cartes «institutions» en circulation, celui-ci a sensiblement diminué en 2008.

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. Examens théoriques «apprenti-instructeur»

Dans les attributions du «Service Contentieux», il convient encore de relever que le service a convoqué en 2008 un total de 36 candidats «apprenti-instructeur».

6 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 16 ont échoué, 1 a été refusé et 13 personnes ne se sont pas présentées aux épreuves.

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

1.2.6. Activités connexes

- **Agréments**

Il incombe encore au service de délivrer et de renouveler les agréments pour les apprentis-instructeurs et les instructeurs. En 2008 ce sont 59 (61 en 2006, 66 en 2007) agréments qui ont été délivrés.

- **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.

- **Relations avec le service permis de conduire de la SNCT (Société nationale de contrôle technique)**

Comme il résulte des données qui précèdent, les volets légaux et à caractères contentieux et confidentiels, restent dans les compétences et attributions du service.

Par contre depuis juin 2008, la S.N.C.T. est autorisée à consulter les extraits du casier judiciaire et les certificats médicaux. 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.

- **Relations avec les usagers**

Le service contentieux demeure l'entité de contact avec les usagers pour tout ce qui est renseignement en matière de permis de conduire. Par ailleurs, il est le service de contact pour ce qui est des questions posées au Ministre des Transports par l'intermédiaire du site internet ayant une relation avec le permis de conduire.

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.

- **Outil informatique**

Le CIE (Centre informatique de l'État) a lancé un vaste chantier en vue de remplacer le système informatique (software) actuel du volet permis de conduire. Le but principal réside en une simplification, une adaptation et une accélération des procédés actuels. Le nouveau système permettra une personnalisation et une simplification accrue des écrits réalisés par le CIE. Le nouveau système qui devait être opérationnel courant 2008, ayant connu des imprévus, devrait être mis en place courant 2009.

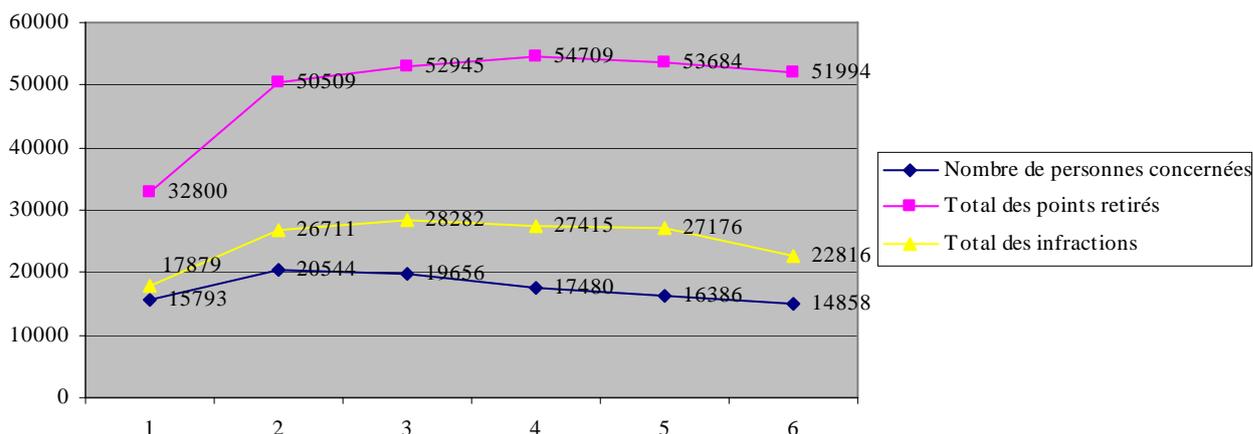
- **Amélioration des relations avec les usagers**

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. Statistiques «Permis à points»

Entre le 1^{er} janvier 2008 et le 31 décembre 2008, 51.994 points ont été retirés à 14.858 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:



• Les avertissements taxés

Au courant de l'année 2008, les forces de l'ordre ont établi 18.604 avertissements taxés (19.108 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 34.507 points.

A l'instar des années précédentes, on peut constater que plus de la moitié des avertissements taxés donnant lieu à un retrait de points ont trait à des dépassements de la limitation de la vitesse ce qui équivaut à 18.102 points (52,45 %).

Actuellement, depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002, quelques 52.985 personnes, ont fait l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, 22.776 personnes (42,98 %) sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non résidents confondus, tandis que 30.653 personnes (57,85 %) sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

(les personnes dont les points ont été restitués ne sont plus considérées)

(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)

- **Les condamnations judiciaires**

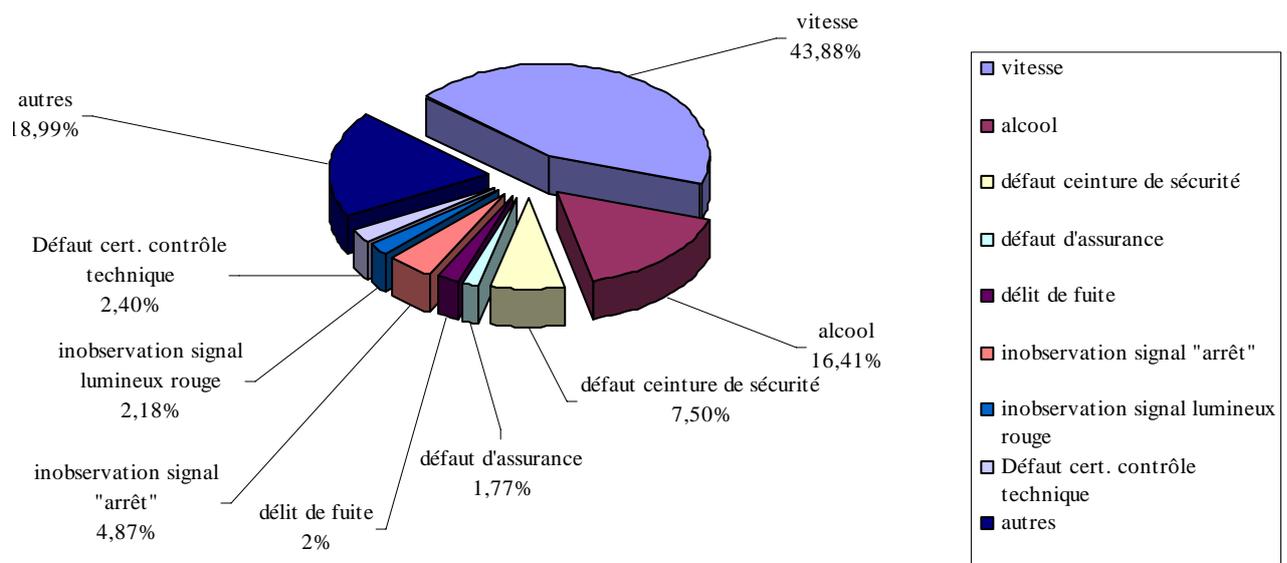
Au courant de l'année 2008, les tribunaux luxembourgeois ont prononcé 5.431 condamnations à l'encontre de 4.434 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 17.478 points.

Le détail des infractions de présente comme suit:

infraction	points	en %
alcool	8.532	48,81 %
vitesse	4.714	26,97 %
défaut d'assurance	920	5,26 %
délit de fuite	1.036	5,93 %
autres	2.285	13,06 %

- **Les points (avertissements taxés et jugements confondus)**

Du total de 51.994 points qui ont été déduits pendant l'année 2008, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent quelques 22.816 points, soit 43,88 %. 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 8.532 points, c'est-à-dire 16,41%. Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 3.897 points, ce qui équivaut à 7,50 %. Suivent par ordre décroissant, l'inobservation d'un signal de priorité «arrêt» avec le retrait de 2.532 points (4,87 %), le défaut d'un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de 1.250 points (2,40 %) et l'inobservation d'un signal lumineux rouge ayant entraîné le retrait de 1.135 points (2,18 %).



L'alcool au volant et la vitesse excessive, qui demeurent de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de 60,29 % des retraits de points opérés en 2008 ce qui équivaut à quelques 31.348 points.

- **Les capitaux de points**

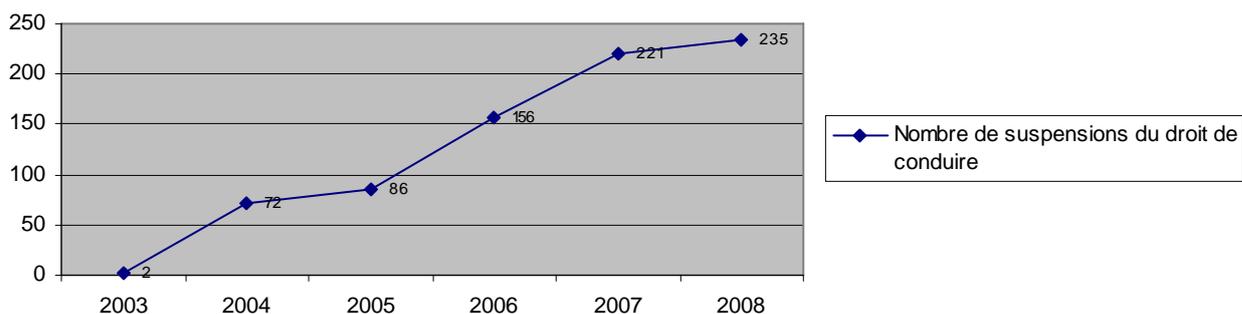
La situation des 104.717 personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 a évolué comme suit:

31/12/08	31/12/07	31/12/06	31/12/05	31/12/04	31/12/03			
104.717	89.859	73.473	55.993	36.337	15.793			
42.440	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)
6.917	8.103	9.250	8.821	6.424	2.993	personnes détiennent	11 points	
34.762	35.118	35.377	33.232	22.917	10.706	personnes détiennent	10 points	
2.794	3.232	3.309	2.828	1.817	769	personnes détiennent	9 points	
9.356	9.292	8.545	6.435	3.487	1.012	personnes détiennent	8 points	
1.495	1.543	1.329	941	448	99	personnes détiennent	7 points	
2.698	2.482	1.964	1.228	543	90	personnes détiennent	6 points	
810	702	544	297	95	17	personnes détiennent	5 points	
1.871	1.619	1.279	827	424	94	personnes détiennent	4 points	
401	330	219	104	40	4	personnes détiennent	3 points	
476	359	231	140	47	3	personnes détiennent	2 points	
163	106	68	37	11	1	personnes détiennent	1 point	
534	400	251	162	74	2	personnes détiennent	0 points	suspension du droit de conduire pour 12 mois!

Pendant l'année 2008, 235 personnes ont épuisé leur total de 12 points, tandis que le droit de conduire a été restitué à 90 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 par le graphique suivant:

Evolution du nombre de suspensions du droit de conduire depuis 2003



Entre le 1^{er} janvier 2008 et le 31 décembre 2008, 17.784 personnes ont fait l'objet d'une reconstitution intégrale de leur capital de points, après trois ans sans avoir commis de nouvelle infraction en matière de permis à points, ce qui équivaut (90,4 %) par rapport aux 19.656 personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant la période du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2005.

- **Les récidivistes**

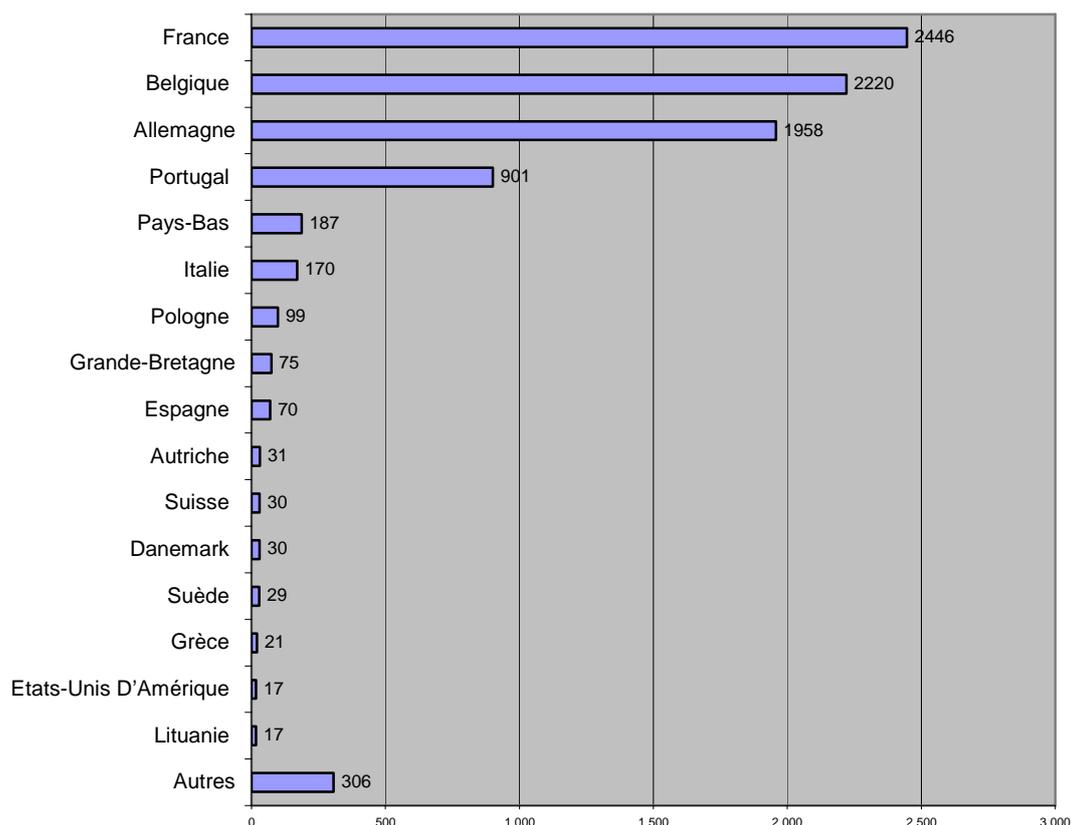
Le nombre des récidivistes a progressé comme suit:

Nombre de récidivistes au							Retrait de points encouru
31/12/2008	31/12/2007	31/12/2006	31/12/2005	31/12/2004	31/12/2003		
9.834	10.210	9.399	6.738	3.439	764	à 2 reprises	
3.541	3.372	2.499	1.460	518	71	à 3 reprises	
1.471	1.138	764	370	96	8	à 4 reprises	
933	651	339	137	36	1	à 5 reprises	

- **Les permis de conduire étrangers**

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant l'année 2008, 8.662 personnes sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, ce qui équivaut à 58,29 % du nombre total de personnes concernées.

Le graphique suivant donne un aperçu des permis de conduire ayant fait l'objet d'un retrait de points selon leur pays d'émission:



Au courant de l'année 2008, 22.800 courriers d'information ont été envoyés suite à un retrait de points, dont 7.226 (31,69 %) lettres à destination d'adresses étrangères.

- **Les cours**

Au courant de l'année 2008, ± 395 personnes se sont inscrites au cours de formation au Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg, donnant lieu à la restitution de 3 points au capital de points.

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 68.308 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 30.152 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2008, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

Catégorie A	542	- 7.5 %
Catégorie B	5.306	+ 3.2 %
Police	465	+ 37 %
Armée	65	+ 4.8 %
Camions et Bus	371	+ 8.8 %
Permis à points	421	+ 5 %
Volontaires et sociétés, événements	2.650	+ 28 %
Total	9.950	+ 11 %

Les événements les plus marquants de l'année ont été:

- la construction d'un nouveau bâtiment de formation avec salle d'exposition («Hall of consequences»);
- les ArcelorMittal «Health & Safety Day» sur 4 sites;
- «Fit for your bike» et «Let it roll», des actions pour les motards de la grande région organisées par le Ministère des Transports;
- la présentation d'un nouveau pneu Goodyear;
- les journées Mini;
- la journée de sécurité Cegedel.

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.

- **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 et de la Formation Professionnelle, a été présenté en 2008 dans 176 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 43 communes à travers le Grand-Duché.

- **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^{ème} respectivement 9^{ème} et 3^{ème} respectivement 11^{ème}. 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 et secondaire technique. 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.

1.3. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers

1.3.1. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

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

situation au 31 décembre	2004	2005	2006	2007	2008
voiture particulière	212.063	211.567	210.986	211.611	212.623
voiture commerciale	84.087	92.927	101.570	108.265	115.122
véhicule utilitaire	3.609	2.771	2.162	1.662	1.303
autobus / autocar	1.270	1.340	1.380	1.456	1.546
camionnette	18.803	19.712	20.576	21.752	23.196
camion	5.173	5.151	5.179	5.278	5.363
tracteur routier	4.450	4.725	4.980	5.490	5.849
véhicule spécial	2.295	2.372	2.418	2.479	2.512
tracteur agricole	13.499	13.849	14.069	14.121	14.107
machine agricole	1.157	1.136	1.124	1.119	1.099
autre véhicule automoteur	6.173	6.343	6.578	6.763	6.943
cyclomoteur	23.008	23.471	24.029	24.532	25.108
motocycle	13.901	14.268	14.609	14.947	15.177
tricycle	75	86	95	97	117
quadricycle	359	552	798	1.032	1.320
quadricycle léger	60	65	72	86	94
remorque (pour marchandises)	17.068	17.660	18.293	19.043	19.658
semi-remorque	3.594	3.751	4.035	4.301	4.492
autre remorque	3.520	3.520	3.522	3.463	3.393
total	414.164	425.266	436.475	447.497	459.024
taux d'évolution	+ 2,3 %	+ 2,7 %	+ 2,6 %	+ 2,5 %	+ 2,6 %

Le dépassement en 2003 du cap de 400.000 véhicules immatriculés au Luxembourg a été synonyme de doublement du parc automobile au Luxembourg en moins de 25 ans. S'il a dès lors paru permis de s'attendre à ce 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 également en 2008, caractérisée par une croissance de 2,6 % par rapport à 2007.

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».

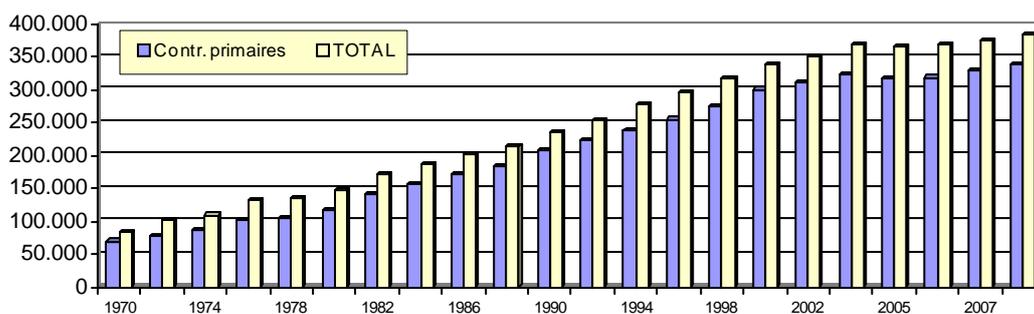
1.3.2. Le contrôle technique

En 2008, 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 383.155 contrôles, dont 338.330 contrôles primaires et 44.825 contrôles complémentaires à la suite du rejet préalable de véhicules en raison de déficiences ou de non-conformités techniques majeures.

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

contrôles	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
primaires	301.739	310.450	316.081	322.278	317.640	318.214	327.905	338.330
complémentaires	39.948	40.415	43.573	46.953	47.492	48.917	46.062	44.825
total	341.687	350.865	359.654	369.231	365.132	367.131	373.967	383.155
Évolution hors tout	+ 0,8 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 2,7 %	- 1,1 %	+ 0,55 %	+ 1,86 %	+ 1,02 %
Taux de rejet	13,2 %	13,0 %	13,8 %	12,7 %	15,0 %	13,3 %	14,0 %	13,2 %

Évolution pluriannuelle 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	2006	2007	2008
nombre total de contrôles	367.131	373.967	383.155
C CENTRE (Sandweiler)	179.768 49,1 %	178.098 47,5 %	180.288 47,0 %
S SUD (Esch-sur-Alzette)	113.235 30,8 %	115.060 30,8 %	115.722 30,2 %
N NORD (Wilwerwiltz)	42.364 11,5 %	43.972 11,8 %	46.600 12,2 %
D-1 entreprises - véhicules légers	19.980 5,4 %	23.849 6,4 %	27.269 7,1 %
D-2 entreprises - véhicules lourds	11.784 3,2 %	12.988 3,5 %	13.276 3,5 %

Répartition des contrôles suivant le type d'opération

année	2006		2007		2008	
Nombre total de contrôles	367.131		373.967		383.155	
NI nouvelles immatriculations	61.292	16,7 %	62.761	16,8 %	65.791	17,2 %
TR changements de propriétaires	30.825	8,4 %	27.699	7,4 %	26.227	6,8 %
I importations (véh. d'occasion)	15.642	4,3 %	15.715	4,2 %	15.519	4,1 %
CP contrôles périodiques	259.372	70,6 %	267.792	71,6 %	275.618	71,9 %

Après l'évolution négative du nombre des contrôles techniques entre 2004 et 2005, les années 2006 à 2008 se sont donc à nouveau caractérisées par une évolution positive.

L'évolution des dernières années en matière des contrôles techniques effectués dans le cadre des transcriptions de véhicules (c'est-à-dire lors du changement de leurs propriétaires), à première vue quelque peu paradoxale, trouve toutefois une explication dans le fait que le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004, ayant modifié le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 à la base du contrôle technique, 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 39.792 véhicules d'occasion pour lesquels un dossier de transcription a été présenté en 2008 seuls 26.227 véhicules (soit 65,9 %) ont effectivement été soumis au contrôle technique, de sorte que 13.565 véhicules ont été « perdus » pour ce contrôle en 2008. Sans ce phénomène, le nombre des contrôles techniques effectués en 2008 aurait connu une hausse de 20.158 unités, soit de 6,08 %.

Évolution du taux de rejet suivant le type d'opération

année	2006	2007	2008
nombre total de contrôles	367.131	373.967	383.155
NI nouvelles immatriculations	1,6 %	1,6 %	1,8 %
TR changements de propriétaires	22,4 %	22,4 %	21,2 %
I importations (véh. d'occasion)	25,1 %	25,1 %	25,1 %
CP contrôles périodiques	16,0 %	16,0 %	14,8 %

Depuis l'an 2000, le taux de rejet global est resté globalement stable, affichant chaque année une valeur fluctuant dans une marge de 13 à 15 %.

Le taux de rejet peu important pour les véhicules nouvellement immatriculés (1,8 %) confirme par ailleurs le bien-fondé de la substitution en 2004, pour ces véhicules, d'un contrôle de conformité au contrôle technique complet antérieurement en vigueur, devenu disproportionné depuis un certain nombre d'années d'un point de vue coût / efficacité.

L'année passée, les défauts majeurs, sanctionnés par deux perforations et par le rejet subséquent des véhicules concernés, se sont répartis sur les différents éléments techniques, composants et systèmes contrôlés comme suit:

Élément technique	Véhicules légers	Véhicules lourds
Système de freinage	22 %	32 %
Éclairage / Signalisation	16 %	14 %
Direction / Suspension	6 %	8 %
Pneumatiques / Jantes	18 %	22 %
Châssis / Carrosserie	5 %	3 %
Moteur (émissions, bruit)	15 %	8 %
Tachygraphe	-	6 %
Autres	18 %	7 %

Depuis des années on constate que la distribution des défauts graves ne varie que faiblement d'une année à l'autre, en général dans des limites de l'ordre de 1 à 2 %.

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 défauts trop importantes pour pouvoir continuer leur trajet sans réparation préalable, d'autre part.

Au cours des dernières années, le contrôle technique routier a évolué comme suit:

année	contrôles	véhicules contrôlés			véhicules conformes	non conformités mineurs	non-conformités majeures		
		total	lux.	autres pays			total	lux.	autres pays
2005	27	370	101	269	94	161	115	38	77
2006	9	98	11	87	37	37	24	3	21
2007	34	404	36	338	123	158	123	22	101
2008	45	540	86	435	156	166	195	24	173

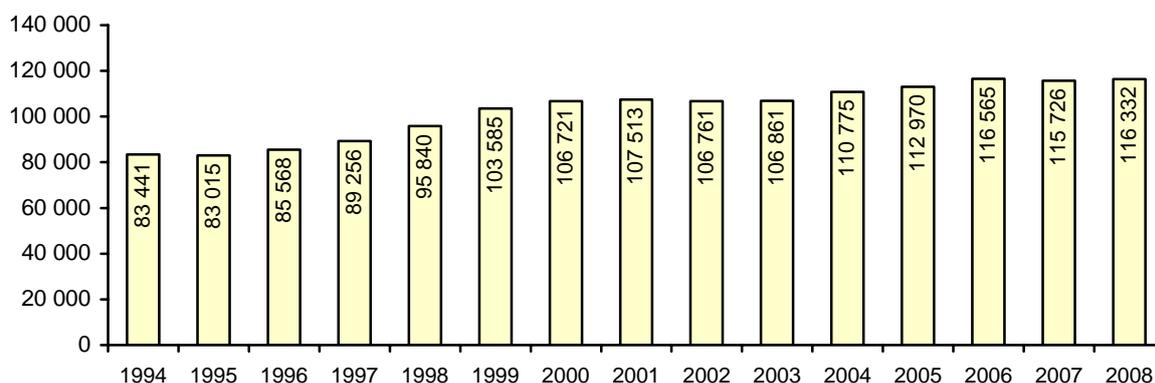
En 2008 il a été procédé à 45 contrôles routiers en 10 endroits différents, répartis sur pratiquement tout le territoire du pays. Ces contrôles ont porté sur 540 véhicules, dont 156 seulement (soit 28,9 %) ont été entièrement conformes aux exigences réglementaires, alors que 195 véhicules (soit 36,1 %) ont présenté des défauts ou des non-conformités majeures qui, dans le cas d'un contrôle technique «classique» dans une station de contrôle, auraient engendré le rejet des véhicules en question.

Ces résultats soulignent à suffisance, d'une part, la nécessité impérieuse 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 2008, le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est élevé à 116.332 opérations.

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



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

	2006		2007		2008	
Nombre total d'opérations	116.565		115.726		116.332	
Nouvelles immatriculations	51.091	43,8 %	51.990	45,0 %	53.302	45,8 %
Importations (véhicules neufs)	9.360	8,0 %	9.772	8,4 %	10.237	8,8 %
Changement de propriétaire	43.542	37,4 %	41.021	35,4 %	39.792	34,2 %
Importations (véhicules d'occasion)	12.572	10,8 %	12.943	11,2 %	13.001	11,2 %

Trois constats généraux se dégagent des chiffres ci-avant:

- nonobstant la crise économique globale, qui à travers le monde entier a tout particulièrement affecté les marchés automobiles, la proportion des véhicules neufs immatriculés au Luxembourg est restée en progression (+ 1.312 unités ou + 2,5 % en 2008);
- depuis plusieurs années, le nombre des véhicules immatriculés suite à un changement de propriétaire est en régression continue (- 1.229 unités ou - 3,0 % en 2008);
- 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.

**Etat comparatif
2008 - 2007 - 2006**

		Total	Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg											
		en	VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
		circulation	ventes au Luxembourg			importations			ventes au Luxembourg			importations		
CATEGORIE		31.12.2008	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
05	Voiture particulière	212.623	25.752	26.288	25.917	4284	3.782	3.716	23361	24.826	26.742	7120	7.029	7.004
06	Voiture commerciale	115.122	19.459	18.359	18.388	2864	2.903	2.817	9592	9.358	9.787	3294	3.282	3.020
07	Véhicule utilitaire	1.303	0	0	0	0	0	0	11	11	26	0	0	0
	Sous-Total	329.048	45.211	44.647	44.305	7148	6.685	6.532	32964	34.195	36.555	10414	10.311	10.024
09	Autobus - Autocar	1.546	144	84	89	81	92	79	33	41	48	14	19	24
11	Camionnette	23.198	3.496	3.026	2.663	373	345	271	2063	1.929	2.147	694	709	627
12	Camion	5.363	358	280	262	171	173	92	277	283	298	147	173	170
21	Tracteur routier	5.849	602	496	378	582	629	572	378	286	285	291	378	360
29	Véhicule spécial	2.512	135	104	141	94	86	128	196	133	168	242	226	216
31	Tracteur agricole	14.107	182	202	157	24	9	25	510	640	534	188	167	184
32	Machine agricole	1.099	21	20	22	11	1	7	15	15	17	10	6	7
39	Autre véhicule automoteur	6.943	302	278	319	106	80	79	165	167	164	74	69	76
	Sous-Total	60.617	5.240	4.490	4.031	1442	1.415	1.253	3637	3.494	3.661	1660	1.747	1.664
	<i>Sous-Total (indicateur "D" du STATEG)</i>	<i>369.665</i>	<i>50.451</i>	<i>49.157</i>	<i>48.336</i>	<i>8590</i>	<i>8.100</i>	<i>7.285</i>	<i>36601</i>	<i>37.689</i>	<i>40.216</i>	<i>12074</i>	<i>12.058</i>	<i>11.688</i>
01	Cyclomoteur	25.108	574	516	575	103	88	82	589	596	563	83	110	87
02	Motocycle	16.177	983	1.052	996	370	365	382	1352	1.516	1.589	473	451	436
51	Tricycle	117	4	2	4	17	5	3	7	6	12	10	3	13
52	Quadricycle	1.320	300	219	200	81	73	83	215	136	118	21	21	16
53	Quadricycle léger	94	7	6	7	2	2	2	12	11	17	3	5	4
	Sous-Total	41.816	1.868	1.795	1.782	573	533	552	2175	2.265	2.299	590	590	556
41	Remorque (marchandises)	19.658	781	831	793	544	549	478	678	771	652	151	130	142
42	Semi-remorque	4.492	122	115	86	416	404	428	234	179	256	93	73	84
59	Autre remorque	3.393	80	112	84	114	186	119	104	117	119	93	92	102
	Sous-Total	27.543	983	1.058	973	1074	1.139	1.023	1016	1.067	1.027	337	295	328
	TOTAL	459.024	53.302	51.990	51.091	10237	9.772	9.360	39792	41.021	43.542	13001	12.943	12.572

** Droits d'auteur: SMC T Société Nationale de Contrôle Technique s.à.r.l.
 -- Toute reproduction sans l'autorisation de l'auteur est strictement interdite.

SOCIÉTÉ NATIONALE DE CONTRÔLE TECHNIQUE

2008

CONTRÔLES TECHNIQUES												Véh. neufs LUX		Véh. neufs importés			Occasions LUX			Occasions importées			Contrôles périodiques			TOTAL			
Catégorie de véhicule	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés									
02 Motocycle	996	23	2,3	362	16	4,4	909	96	10,6	464	85	18,3	8.407	511	6,1	11.138	731												
51 Tricycle / Quadricycle	303	39	12,9	92	17	18,5	56	29	51,8	29	14	48,3	208	60	28,8	688	159												
05 Voiture à personnes	26.903	275	1,0	4.258	98	2,3	12.705	3.036	23,9	6.996	1.928	27,6	115.642	17.500	15,1	166.504	22.837												
06 Voiture commerciale	20.005	224	1,1	2.859	89	3,1	5.439	820	15,1	3.284	532	16,2	50.602	6.942	13,7	82.189	8.607												
07 Véhicule utilitaire	0	0	0,0	0	0	0,0	4	6	150,0	0	0	0,0	1.226	252	20,6	1.230	258												
09 Autobus - Autocar	178	10	5,6	82	11	13,4	25	7	28,0	14	9	64,3	2.899	309	10,7	3.198	346												
11 Camionnette	3.567	264	7,4	380	98	25,8	1.256	337	26,8	690	241	34,9	18.165	3.483	19,2	24.058	4.423												
12 Camion	381	39	10,2	182	31	17,0	220	74	33,6	156	62	39,7	9.830	2.218	22,6	10.769	2.424												
21 Tracteur de semi-remorque	643	28	4,4	588	52	8,8	277	51	18,4	304	59	19,4	10.527	1.473	14,0	12.339	1.663												
29 Véhicule spécial	138	12	8,7	93	15	16,1	109	29	26,6	87	45	51,7	1.865	270	14,5	2.292	371												
31 Tracteur agricole	101	8	7,9	13	1	7,7	13	5	38,5	28	11	39,3	489	25	5,1	644	50												
32 Machine agricole	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0												
39 Autre véhicule automoteur	25	4	16,0	32	8	25,0	14	6	42,9	25	10	40,0	318	67	21,1	414	95												
41 Remorque [mma < 750 kg]	444	18	4,1	197	11	5,6	166	20	12,0	45	11	24,4	4.139	234	5,7	4.991	294												
Remorque [750 < mma < 3.500 kg]	314	11	3,5	235	12	5,1	166	37	22,3	79	30	38,0	4.168	552	13,2	4.962	642												
Remorque [mma > 3.500 kg]	36	4	11,1	126	20	15,9	39	8	20,5	42	22	52,4	2.084	346	16,6	2.327	400												
42 Semi-remorque	138	8	5,8	464	42	9,1	165	23	13,9	102	36	35,3	8.313	1.249	15,0	9.182	1.358												
59 Autre (semi-) remorque	58	12	20,7	80	18	22,5	70	10	14,3	61	18	29,5	1.136	109	9,6	1.405	167												
2008	54.230	979	1,8	10.043	539	5,4	21.633	4.594	21,2	12.406	3.113	25,1	240.018	35.600	14,8	338.330	44.825												
2007	52.120	587	1,1	9.649	405	4,2	22.640	5.059	22,3	12.561	3.154	25,1	230.935	36.857	16,0	327.905	46.062												
2006	51.067	673	1,3	9.171	381	4,2	24.704	6.121	24,8	12.139	3.503	28,9	221.133	38.239	17,3	318.214	48.917												
2005	48.335	626	1,3	9.210	437	4,7	27.913	6.517	23,3	11.666	3.449	29,6	220.516	36.463	16,5	317.640	47.482												
2004	48.797	1.090	2,2	7.493	496	6,6	36.475	8.003	21,9	10.891	3.254	29,9	218.622	34.110	15,6	322.278	46.953												
2003	45.013	1.083	2,4	6.983	409	5,9	41.301	8.254	20,0	10.581	2.848	26,9	212.203	30.979	14,6	316.081	43.573												
Évolution 2007 - 2008																	-100,0%	2,46%											
Véhicules sans contrôle techn.																													
01 Cyclomoteur	574			103			589			83										1.349									
31 Tracteur agricole	81			11			497			160										749									
32 Machine agricole	21			11			15			10										57									
39 Autre véhicule automoteur	277			74			151			29										531									
59 Autre (semi-) remorque	22			34			34			32										122									
CONTRÔLES TECHNIQUES												Véh. neufs LUX		Véh. neufs importés			Occasions LUX			Occasions importées			TOTAL			Contr. Périodique			
2008	54.230	4,0%		10.043	4,1%		21.633	-4,4%		12.406	-1,2%		98.312	1,4%		338.330	46,5%												
2007	52.120	2,1%		9.649	5,2%		22.640	-8,4%		12.561	3,5%		96.970	-0,1%		230.935	4,4%												
2006	51.067	5,7%		9.171	-0,4%		24.704	-11,5%		12.139	4,1%		97.081	0,0%		221.133	0,3%												
2005	48.335	-0,9%		9.210	22,9%		27.913	-23,5%		11.666	7,1%		97.124	-6,3%		220.516	0,9%												
2004	48.797	8,4%		7.493	7,3%		36.475	-11,7%		10.891	2,9%		103.656	-0,2%		218.622	3,0%												
2003	45.013	-1,1%		6.983	8,8%		41.301	-1,2%		10.581	0,9%		103.878	-0,3%		212.203	2,9%												
2002	45.491	2,8%		6.416	-5,7%		41.787	-1,8%		10.482	-6,1%		104.176	-0,6%		206.272	4,7%												
2001	44.252			6.803			42.567			11.161			104.783			196.956													
IMMATRICULATIONS												Véh. neufs LUX		Véh. neufs importés			Occasions LUX			Occasions importées			TOTAL						
2008	53.302	2,5%		10.237	4,8%		39.792	-3,0%		13.001	0,4%		116.332	0,5%															
2007	51.990	1,8%		9.772	4,4%		41.021	-5,8%		12.943	3,0%		115.726	-0,7%															
2006	51.091	5,9%		9.360	0,5%		43.542	0,5%		12.572	4,2%		116.565	3,2%															
2005	48.259	-1,4%		9.318	21,5%		43.331	1,0%		12.062	7,2%		112.970	2,0%															
2004	48.927	7,0%		7.672	8,2%		42.919	-0,4%		11.257	2,8%		110.775	3,7%															
2003	45.743	-0,6%		7.091	8,3%		43.080	-0,9%		10.947	2,1%		106.861	0,1%															
2002	46.006	2,3%		6.549	-5,7%		43.482	-1,7%		10.724	-5,4%		106.761	-0,7%															
2001	44.992			6.944			44.246			11.331			107.513																
IMMATRIC. - 'MARCHÉ GLOBAL'												Véhicules neufs			Véh. d'occasion			TOTAL											
2008	63.539	2,9%					52.793	-2,2%					116.332	0,5%															
2007	61.762	2,2%					53.964	-3,8%					115.726	-0,7%															
2006	60.451	5,0%					56.114	1,3%					116.565	3,2%															
2005	57.577	1,7%					55.393	2,2%					112.970	2,0%															
2004	56.599	7,1%					54.176	0,3%					110.775	3,7%															
2003	52.834	0,5%					54.027	-0,3%					106.861	0,1%															
2002	52.555	1,2%					54.206	-2,5%					106.761	-0,7%															
2001	51.936						55.577						107.513																

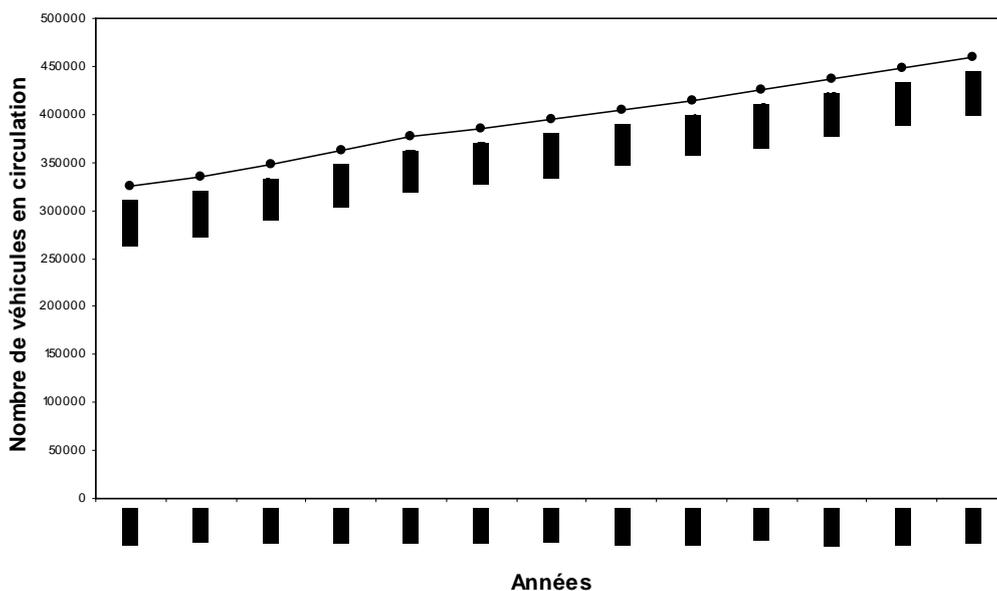
SOCIÉTÉ NATIONALE DE CONTRÔLE TECHNIQUE

Société à responsabilité limitée

CONTRÔLES TECHNIQUES ROUTIERS 2008

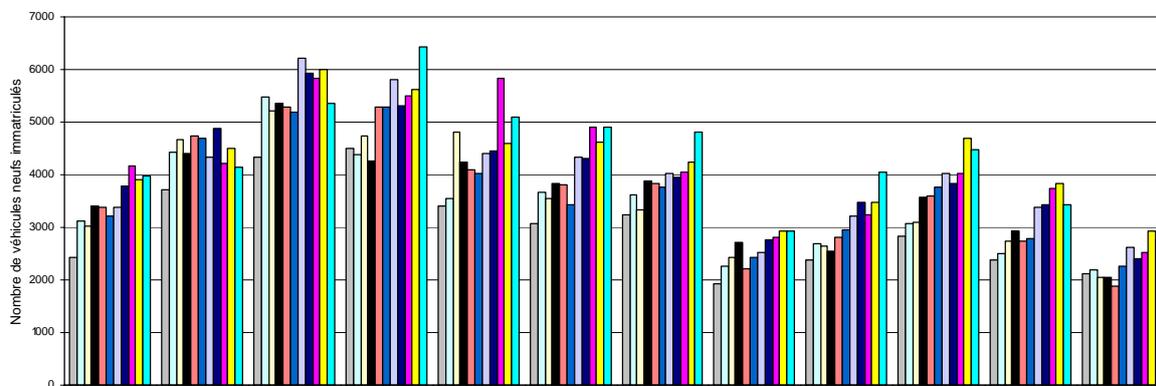
Date	Lieu du contrôle	Véhicules contrôlés			Véhicules conformes	Non-conform. mineures	Non-conform. majeures		
		TOTAL	LUX	Autres pays			TOTAL	LUX	Autres pays
08.01.2008	MERTERT	11	0	11	3	2	6	0	6
11.01.2008	GASPERICH	16	0	16	2	5	9	0	9
18.01.2008	DUDELANGE	16	6	10	6	6	4	2	2
25.01.2008	WEISWAMPACH	16	5	11	5	6	3	0	3
29.01.2008	FEELENER HECKEN	14	4	10	5	6	3	2	1
01.02.2008	HESPERANGE	11	2	9	4	4	3	0	3
10.02.2008	DUDELANGE	4	0	4	3	0	1	0	1
15.02.2008	DUDELANGE	14	0	14	5	4	4	0	4
22.02.2008	HEISCHTERGRONN	14	8	6	4	6	4	2	4
26.02.2008	MERTERT	14	4	10	2	9	3	0	3
29.02.2008	MERTERT	14	2	12	4	3	7	1	6
12.03.2008	MERTERT	14	2	12	2	8	4	1	3
14.03.2008	MERTERT	6	0	6	2	0	4	0	4
21.03.2008	MERTERT	7	2	5	2	3	2	1	1
11.04.2008	MERTERT	10	0	10	2	1	7	0	7
18.04.2008	WEISWAMPACH	9	2	7	0	3	6	1	5
25.04.2008	HEISCHTERGRONN	12	3	9	6	2	4	0	4
29.04.2008	DUDELANGE	11	0	11	2	4	5	0	5
09.05.2008	MERTERT	12	1	11	5	5	2	0	2
30.05.2008	DUDELANGE	10	3	7	2	1	7	3	4
03.06.2008	HEISCHTERGRONN	17	2	15	11	3	3	2	1
11.06.2008	MARKUSBIERG	12	1	11	3	4	5	1	4
13.06.2008	MERTERT	14	0	14	4	4	6	0	6
27.06.2008	FEELENER HECKEN	11	4	7	1	5	4	1	3
01.07.2008	MERTERT	12	4	8	4	4	4	1	3
04.07.2008	MERTERT	12	2	10	1	5	6	0	6
18.07.2008	CENTRE DOUANIER	13	3	10	2	7	4	1	3
25.07.2008	HEISCHTERGRONN	8	4	4	0	3	5	2	3
27.07.2008	DUDELANGE	10	0	10	1	5	4	0	4
29.07.2008	DUDELANGE	13	11	2	8	0	5	0	5
29.08.2008	DUDELANGE	15	0	15	4	6	5	0	5
23.09.2008	MERTERT	12	1	11	2	5	5	0	5
26.09.2008	MERTERT	15	0	15	9	4	2	0	2
30.09.2008	HEISCHTERGRONN	22	7	15	14	6	2	1	1
07.10.2008	STERPENICH	12	0	12	2	3	7	0	7
21.10.2008	MERTERT	15	0	15	7	5	3	0	3
24.10.2008	MERTERT	10	1	11	3	3	4	1	3
14.11.2008	CENTRE DOUANIER	11	0	11	1	6	4	0	4
18.11.2008	MERTERT	10	2	8	1	6	3	1	2
21.11.2008	MERTERT	10	0	10	2	1	9	0	9
28.11.2008	CENTRE DOUANIER	14	0	14	6	1	7	0	7
02.11.2008	MERTERT	9	0	9	2	2	5	0	5
05.12.2008	MERTERT	7	0	7	2	0	5	0	5
12.12.2008	DUDELANGE	11	0	11	3	3	5	0	5
19.12.2008	DUDELANGE	10	2	8	6	1	2	1	1
	TOTAL	540	88	454	165	170	202	25	179
			16,3%	84,1%	30,6%	31,5%	37,4%	28,4%	39,4%

Total des véhicules en circulation (toutes catégories)



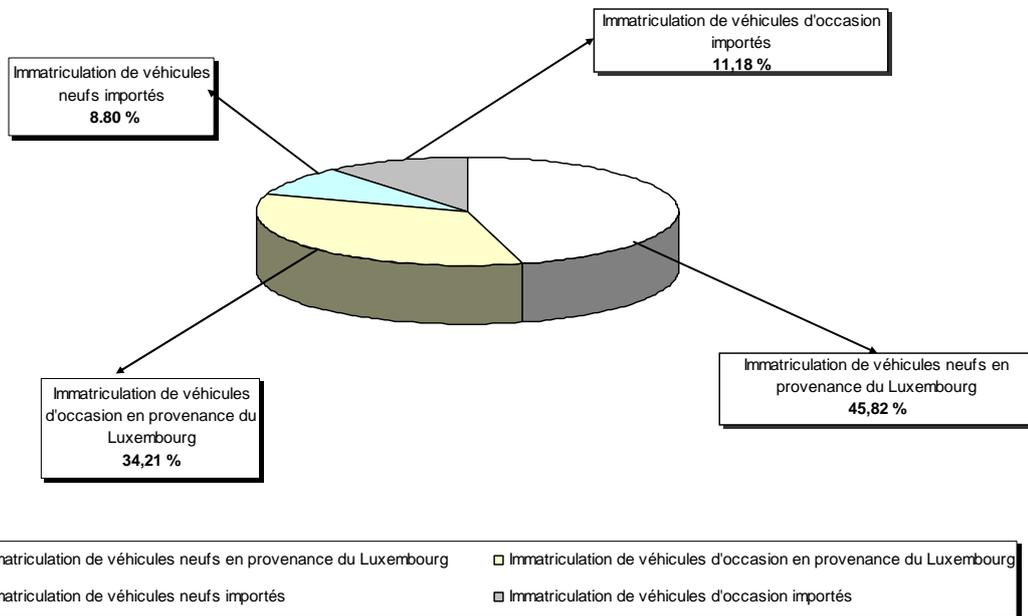
** Droits d'auteur : SNCT (Société Nationale de Contrôle Technique s.à r.l.) **
 ** Toute reproduction sans l'autorisation de l'auteur est strictement interdite. **

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

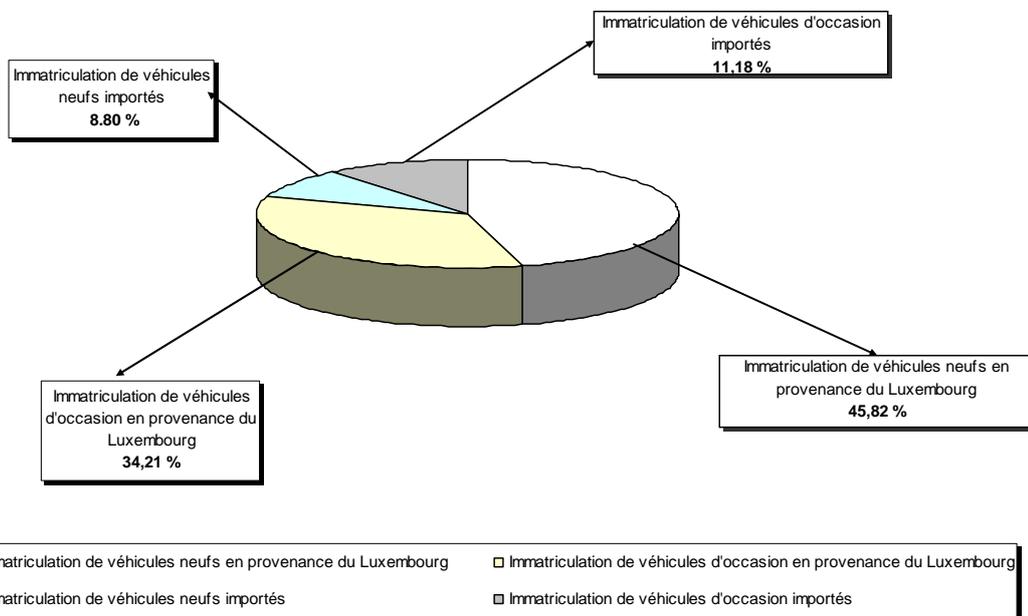


	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1998	2433	3723	4325	4493	3399	3083	3247	1928	2377	2831	2388	2126
1999	3127	4437	5478	4384	3552	3678	3611	2260	2699	3071	2510	2182
2000	3016	4671	5218	4746	4814	3545	3341	2439	2637	3085	2737	2055
2001	3416	4402	5355	4271	4228	3825	3878	2709	2552	3567	2917	2044
2002	3385	4734	5296	5297	4089	3818	3831	2208	2818	3584	2732	1892
2003	3211	4681	5193	5283	4023	3431	3751	2431	2960	3763	2774	2270
2004	3392	4333	6214	5811	4411	4342	4017	2527	3205	4015	3390	2616
2005	3793	4888	5931	5312	4448	4299	3941	2773	3470	3837	3431	2394
2006	4167	4223	5832	5507	5822	4916	4059	2801	3241	4018	3730	2521
2007	3908	4506	6007	5612	4598	4621	4231	2929	3483	4688	3823	2926

2008 Répartition des immatriculations



2008 Répartition des immatriculations

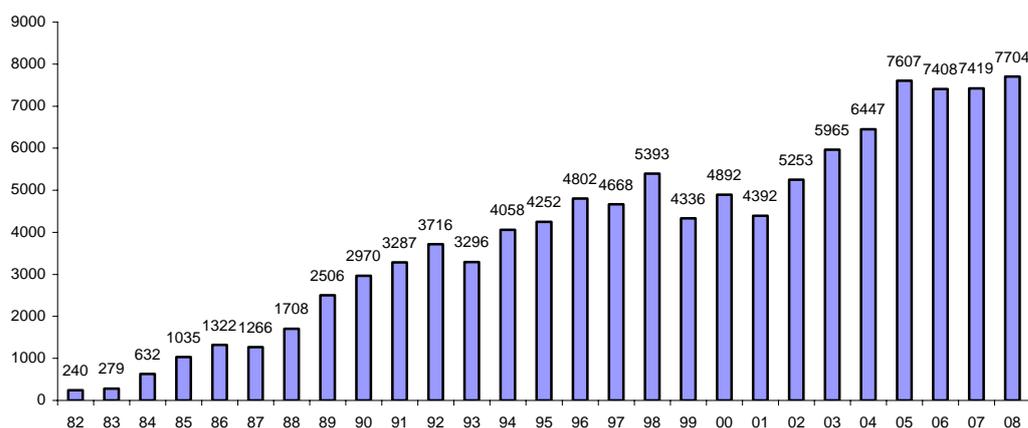


1.4. Les homologations automobiles et la certification

Avec un total environnant les 7.704 titres d'homologation délivrés, la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) a su réaliser une croissance de 3,8 % par rapport à son résultat de 2007.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2008, 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

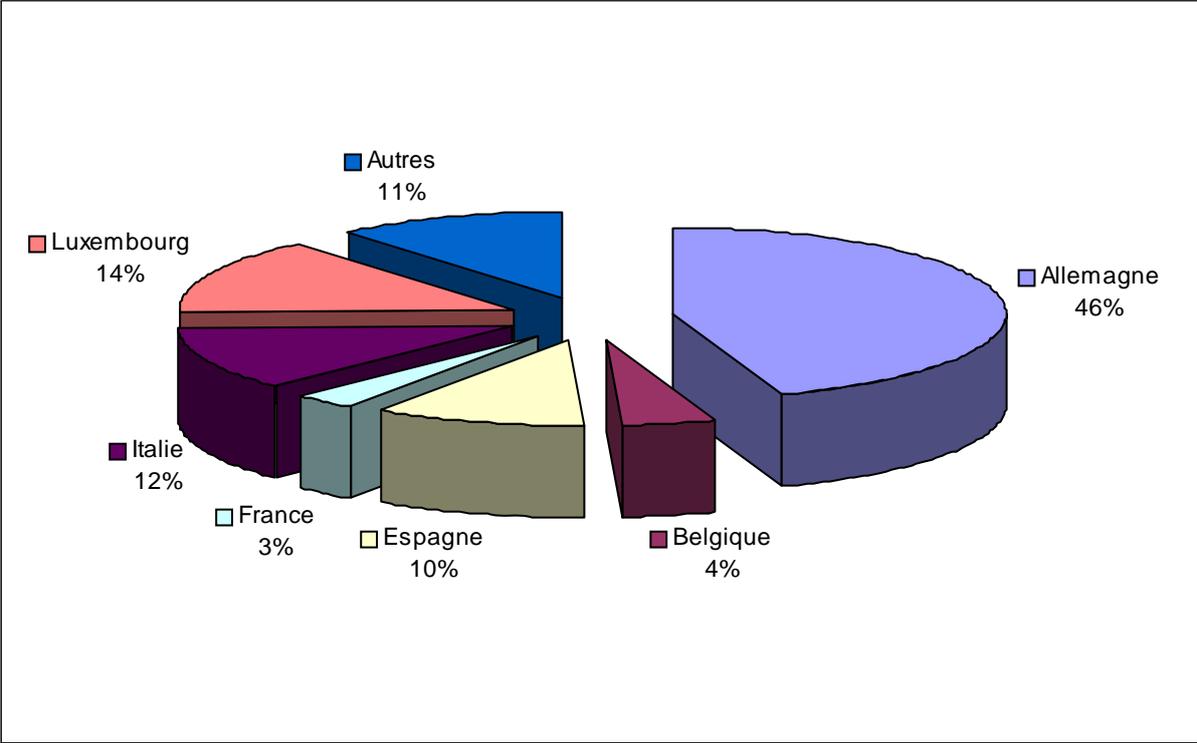


Comme le montre le graphique ci-dessus, le volume des titres d'homologation a passé de 240 en 1982 à 7.704 titres en 2008.

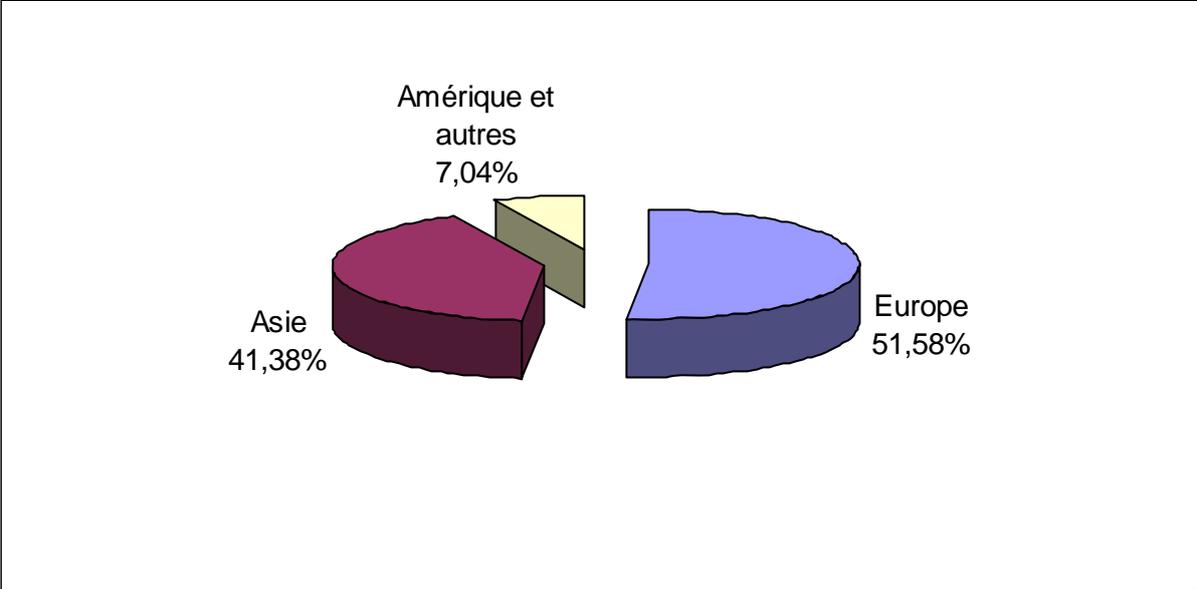
Parmi les constructeurs automobiles ayant eu recours et ayant fait confiance aux services d'homologation et aux prestations de la SNCH figurent toutes les marques renommées de la construction automobile mondiale.

Les 7.704 titres délivrés en 2008 se sont répartis à raison de 51 % sur des constructeurs européens, de 41 % sur des constructeurs d'Asie, de 7 % sur des constructeurs américains et de 0,5 % sur des constructeurs de pays divers des continents africains et australiens.

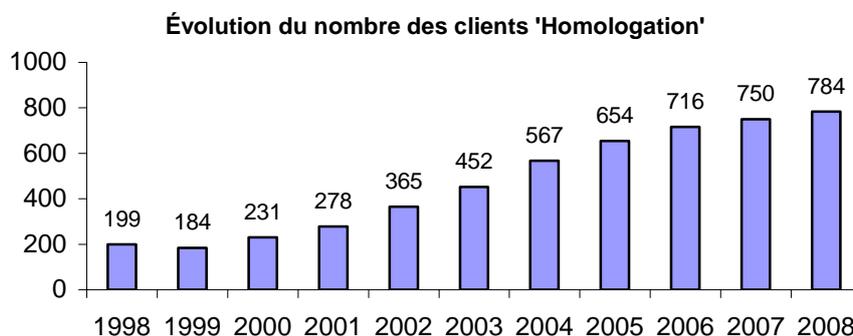
Répartition des titres d'homologation en Europe



Répartition des titres d'homologation au niveau mondial



En 2008, le nombre des constructeurs clients de la SNCH a augmenté à 784 clients actifs, par rapport à 750 en 2007 et 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 Luxembourg, 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 2008, re-confirmant les résultats excellents des exercices précédents, témoignent ainsi au mieux du bien-fondé de l'approche retenue et mise en œuvre par la SNCH et son personnel.

1.5. Les Transports Exceptionnels

En 2008, le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national est resté plus ou moins constant par rapport à 2007. C'est ainsi que quelque 3.100 autorisations de transports exceptionnels ont été établies contre 3.200 en 2007. 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 2008, le Ministère des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées pas moins de 340 (330 en 2007) avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. Par ailleurs, dans 251 (270 en 2007) 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 2008:

Genre d'autorisation	2007	2008
Autorisations de circuler (nouvelles demandes et renouvellements)*	700	710
Autorisations pour des cavalcades et des cortèges	98	116
Autorisations pour des «Coupes Scolaires»	62	66
Autorisations pour des «Plaques Rouges»	49	58
Autorisations pour des courses à pied	41	41
Autorisations pour des courses cyclistes	50	60
Autorisations pour des courses «Triathlon» et «Duathlon»	11	8
Autorisations pour des courses automobiles	5	6
Autorisations concernant l'équipement des tracteurs agricoles*	30	55

* 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

Le terme du troisième programme d'action européen pour la sécurité routière que la Commission avait présenté en 2003, avec comme objectif, entre autres, de réduire de moitié le nombre des personnes tuées sur les routes de l'Union européenne à l'horizon 2010, viendra à échéance sous peu.

Dans un souci de ne pas relâcher les efforts consentis pour l'amélioration de la sécurité routière et d'assurer une certaine continuité en matière de politique européenne des transports, la Commission européenne est d'ores et déjà en train d'élaborer le prochain programme d'action européen pour la sécurité routière. La Commission tient par ailleurs à associer tous les acteurs concernés à l'élaboration de ce programme notamment, par une consultation publique prévue pour le mois d'avril 2009.

Sur le plan des initiatives législatives, il y a lieu de relever:

- l'adoption, en date 19 novembre 2008, de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Ladite directive a pour objectif d'établir des procédures visant à garantir un niveau de sécurité routière uniformément élevé sur l'ensemble du réseau routier transeuropéen;
- l'adoption, en date du 19 mars 2008 par la Commission européenne, d'une proposition de directive facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière. Pour des divergences d'ordre juridique, ladite proposition de directive n'a pas eu de majorité lors du Conseil des Ministres des Transports le 9 décembre 2008. En tant que pays de transit, situé au centre de l'Europe, le Luxembourg continuera à suivre de près l'évolution de ce dossier qui est d'un certain intérêt dans l'optique de la poursuite des délinquants routiers non résidents.
- l'adoption, en date du 8 août 2008 par la Commission européenne, une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Les discussions sur cette proposition étant très technique et les points de vue des différents Etats membres à ce sujet étant assez divergeant, aucun accord sur le texte n'a jusqu'à présent pu être dégagé.

Finalement, la Commission européenne a organisé la deuxième journée européenne de la sécurité routière qui s'est tenue le 13 octobre 2008 à Paris dans le cadre de la Présidence française du Conseil de l'Union européenne. En présence du constat que le nombre des personnes, victimes d'un accident de la circulation routière en milieu urbain, représente 40 % de l'ensemble des tués sur les routes européennes, le thème choisi pour cette deuxième journée européenne de la sécurité routière était «La sécurité routière dans nos villes».

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

1.7.1. *Projet de loi 5906*

En date du 25 juillet 2008, le Ministre des Transports a déposé à la Chambre des Députés le projet de loi 5906 portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ledit projet de loi a comme objectif d'apporter des modifications aux dispositions légales ayant trait notamment, au seuil légal d'alcoolémie prohibée ainsi qu'au dépistage des drogues au volant.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 25 novembre 2008, le projet de loi fera l'objet d'un amendement gouvernemental pour tenir compte notamment, de l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat dans son avis précité.

1.7.2. Règlement grand-ducal du 19 mars 2008 modifiant

- l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation.

La première partie du règlement grand-ducal du 19 mars 2008 comporte les modifications apportées à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la Route. Les modifications visent les points suivants:

- certaines définitions de termes repris dans le Code de la Route;
- le chargement des véhicules;
- les pneumatiques des véhicules;
- les ceintures de sécurité et le port du casque;
- les véhicules en service urgent;
- la présence obligatoire dans les véhicules de certains équipements de sécurité et leur usage;
- le transport de passagers;
- la signalisation routière;
- les règles concernant la circulation des véhicules;
- les règles concernant la circulation des piétons;
- les règles concernant l'arrêt, le stationnement et le parcage;
- divers amendements ponctuels.

La deuxième partie du règlement grand-ducal du 19 mars 2008, précité, comporte les modifications apportées au règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation. Il s'agit des modifications suivantes:

- les plaques d'immatriculation;
- les plaques rouges;
- Le changement d'un numéro d'immatriculation.

1.7.3. Règlement grand-ducal du 19 mars 2008 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.

Parallèlement aux modifications apportées au Code de la Route par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008, précité, le catalogue des avertissements a été adapté. Le règlement grand-ducal sous rubrique, qui est également daté au 19 mars 2008 en prend compte.

1.7.4. Règlement grand-ducal du 9 juin 2008 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 19 mars 2008 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.

La première partie du règlement grand-ducal du 9 juin 2008 comporte les modifications apportées à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Il s'agit des points suivants:

- les catégories de véhicules qui doivent être équipés d'un ou de deux extincteurs, voire d'un coffret de secours;
- la vérification de l'identité des candidats au permis de conduire;
- redressement d'une erreur rédactionnelle à l'article 100 du Code de la Route;
- le droit d'accéder à certaines parties de la voie publique;
- la signalisation routière;
- l'insertion de l'interdiction d'arrêt et de stationnement à 5m de part et d'autre des passages pour piétons;
- les dispositions transitoires en matière d'enregistrement d'un véhicule au Luxembourg.

La deuxième partie du règlement grand-ducal du 19 mars 2008 sous rubrique modifie le catalogue des avertissements taxés par analogie aux modifications apportées au Code de la Route.

1.7.5. Règlement grand-ducal du 29 juillet 2008 modifiant le règlement grand-ducal du 31 octobre 2007 concernant l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur une partie du réseau autoroutier.

Le règlement grand-ducal du 29 juillet 2008 sous rubrique a modifié l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 31 octobre 2007 concernant l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur une partie du réseau autoroutier. L'article 1^{er} en question dispose que l'interdiction de dépassement n'est désormais applicable qu'aux véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg et qui sont destinés au transport de choses.

1.7.6. Avant-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 l'année 2008, un groupe de travail ad hoc de la Commission de circulation de l'Etat a élaboré un avant-projet de règlement grand-ducal modifiant maints 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. L'entrée en vigueur du règlement grand-ducal est prévue pour le premier semestre de 2009.

1.7.7. 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.

Par analogie aux modifications apportées au Code de la Route, le même groupe de travail assurera l'adaptation concomitante du catalogue des avertissements taxés. L'entrée en vigueur du règlement grand-ducal est également prévue pour le premier semestre de 2009.

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

Au cours de 2008, la Commission de circulation de l'Etat a avisé 149 règlements communaux à caractère définitif ainsi que 166 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 une soixantaine de 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 règlements de circulation sur leurs territoires respectifs.

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

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

2. Transports publics et chemins de fer

2.1. Les chemins de fer

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

Le 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;
- 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. La Communauté des Transports créée par la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics a été chargée de cette mission.

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

- **Projet de loi ayant pour objet**

- de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- d'instituer une Administration des Chemins de Fer;
- de modifier
 - la loi modifiée du 28 mars 1997
 - 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;
 - approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
 - concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL;
 - portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
 - la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
 - la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le présent 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.

La directive 2004/49/CE a déjà fait l'objet d'une transposition partielle en droit luxembourgeois, notamment par le biais de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer, ainsi que par le biais du règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire.

Il en résulte que le travail accompli jusqu'à présent pour transposer ladite directive reste à être complété surtout par la mise en place d'une autorité nationale de sécurité qui sera chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer et qui devra être indépendante notamment des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés le 20 décembre 2007. En 2008 le Conseil d'Etat a émis un premier avis le 8 avril 2008 ainsi qu'un avis complémentaire le 9 décembre 2008 sur ce projet de loi. Des amendements parlementaires ont été adoptés par la Commission des Transports de la Chambre des Députés en date du 2 février 2009.

- **Projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et modifiant**

- le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise;
- le règlement grand-ducal du 3 octobre 2006
 - définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise;
 - modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

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.

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

Le présent avant-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.

- **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Le projet de loi concernant la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (rue d'Alsace) a été approuvé le 7 novembre 2008 par le Conseil de Gouvernement. Il a été déposé à la Chambre des Députés et soumis à l'avis du Conseil d'Etat à la mi-novembre 2008.

2.1.3. Les raccordements ferroviaires internationaux

- **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.

La lettre d'intention relative au renforcement de la coopération ferroviaire entre le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg qui a été signée à Virton le 9 mars 2008 a notamment confirmé la nécessité de réaliser le projet Eurocap-Rail conformément au plan d'investissement et au planning. Les Ministres des deux pays ont demandé d'examiner la possibilité de mettre en service aussi rapidement que possible des trains à temps de parcours réduit de la catégorie «IC» sur la liaison Bruxelles – Luxembourg et d'approfondir les conditions dans lesquelles il serait envisageable de mettre en œuvre des trains pendulaires sur la liaison Bruxelles –

Luxembourg – Strasbourg et au-delà vers la Suisse, tant en ce qui concerne l'exploitation des services de trains qu'en ce qui concerne les adaptations éventuelles à apporter à l'infrastructure, y compris sur l'équipement de sécurité et de signalisation.

- **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 des pointes dépassant régulièrement les 800 passagers. 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 caténaïres 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 se présente actuellement comme suit:

- début des travaux principaux en 2010;
- mise en service en 2015.

Une mission de financement a été mise en place le 27 août 2004 par le Ministre français de l'Équipement.

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.

- **Développement de la relation internationale par chemin de fer Luxembourg – Wasserbillig – Trèves – Coblenze**

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 – Coblenze 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 – Coblenze 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 – Coblenze. 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 Deutsche Bahn AG a été présenté au Ministre en charge du dossier en Rhénanie-Palatinat et au Ministre Wolfgang 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 – Coblenze 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 d'euros sont prévus d'être terminés à l'horizon 2012.

Des discussions sont en cours avec la Rhénanie-Palatinat pour pérenniser l'accès au nœud ferroviaire de Coblenze (Rheinland-Pfalz Takt 2015).

- **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*».

Le 4 juin 2008, les Ministres des Transports du Luxembourg et de la Sarre ont pris la décision de procéder à une analyse détaillée des possibilités de développement de la relation internationale par chemin de fer entre la Sarre et le Luxembourg. Cette étude analysera prioritairement le potentiel de développement et d'optimisation de la relation Luxembourg – Sarrebruck via Konz. En dernier lieu elle analysera également les potentialités d'une nouvelle ligne entre Merzig et Luxembourg.

- **Virton**

Monsieur Yves Leterme, Ministre de la Mobilité et Madame Inge Vervotte, Ministre des Entreprises publiques, du Royaume de Belgique, et Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg, se sont rencontrés à Virton, le 9 mars 2008, afin de renforcer la coopération ferroviaire entre les deux pays.

Ils ont signé, en premier lieu, une convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange qui sont de nouveau ouvertes au trafic des voyageurs depuis le 11 décembre 2006.

A cette occasion, les Ministres ont décidé de pérenniser l'exploitation de ces lignes jusqu'au moins à la fin de l'année 2018 et d'examiner au plus tard en 2016 l'opportunité d'amender les dispositions de cette convention.

Sous réserve de l'adoption d'une loi spéciale par son Parlement, le Grand-Duché de Luxembourg participera au financement de ce projet à concurrence d'un montant de 1.500.000 euros.

Soucieux de favoriser la durabilité de la mobilité entre les deux pays, les Ministres ont également signé une lettre d'intention. Par cette lettre, ils invitent leurs responsables ferroviaires à leur présenter de nouveaux projets communs visant à renforcer la coopération ferroviaire et se rapportant notamment

- à la promotion des liaisons ferroviaires transfrontalières de proximité;
- à l'amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg;
- à la consolidation de la liaison Liège – Luxembourg;
- à la facilitation de la reconnaissance mutuelle des matériels roulants.

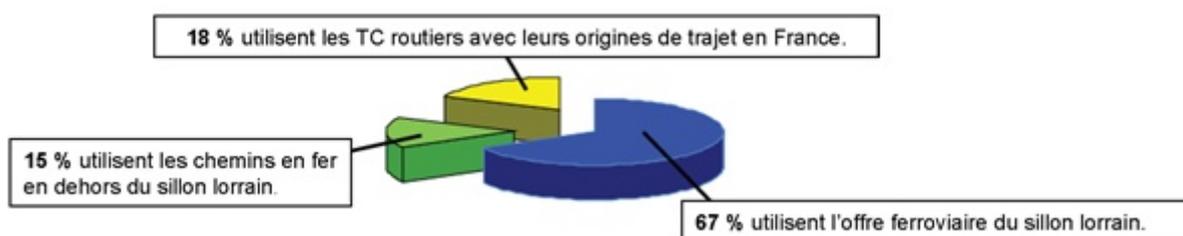
- **Schéma stratégique de la Mobilité Transfrontalière (SMOT)**

Le schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) permet de coordonner les orientations définies dans le cadre des documents de planification luxembourgeois (IVL, «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt» et plan sectoriel transport) et lorrains afin de définir ensemble avec la Lorraine une stratégie commune qui permet d'assurer une mobilité durable sur l'axe Luxembourg – Lorraine.

Porté par une volonté politique forte du Ministère des Transports, du Conseil Régional de Lorraine et de l'Etat Français, le schéma de mobilité transfrontalière (SMOT), démarche pionnière de coopération transfrontalière en Europe, a pour objectif d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle (transports ferroviaires + collectifs et covoiturage) à 15, 20 puis 25 % de l'ensemble des déplacements Luxembourg – Lorraine. Ainsi son objectif rejoint celui du concept de mobilité «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt», présenté par Monsieur le Ministre en octobre 2007 qui vise pour 2020 au niveau national une part modale de 25 % pour les transports publics.

Enjeux du SMOT

La mise en œuvre d'un premier programme commun d'investissements sur le matériel roulant (acquisition de nouvelles automotrices TER-CFL 2 niveaux) et l'amélioration de l'offre transfrontalière et internationale du gouvernement luxembourgeois (connexion du Grand-duché au réseau TGV, augmentation de la fréquence des trains transfrontaliers, installation de nouvelles lignes de bus) ont permis d'augmenter d'une manière significative le nombre de voyageurs utilisant les transports publics, principalement aussi sur l'axe Luxembourg-Lorraine. Néanmoins, force est de constater qu'une partie importante des 70.000 lorrains travaillant aujourd'hui déjà au Luxembourg (équivalant à 20 % des emplois au Grand-Duché et 50 % de l'ensemble des travailleurs frontaliers) utilisent toujours leur voiture individuelle pour se rendre à leur lieu de travail, ce qui entraîne une saturation des principales infrastructures de transport reliant le Grand-Duché à la France. Ainsi, certains tronçons de l'autoroute A3 côté luxembourgeois et de l'autoroute A31 côté français sont fréquentés par plus de 100.000 véhicules par jour.



Au-delà de la situation du travail frontalier et de ses conséquences en termes de mobilité, la question environnementale de lutte contre la pollution doit être prise en compte pour répondre aux enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés.

Marqué par la saturation des infrastructures routières et la multiplication des pôles à desservir, l'offre de transports collectifs et ferroviaires doit prendre une nouvelle dimension et la complémentarité entre tous les réseaux de transports doit être développée davantage, quels que soient les opérateurs. Il importe donc de changer d'échelle et de mettre en place des capacités supplémentaires de transport, tout en augmentant la part des transports alternatifs par rapport à celle de la voiture individuelle (transports collectifs et covoiturage).

La mise en œuvre de cette nouvelle dynamique a été anticipée dès 2008 par la mise en service de la ligne routière Vila'Ville (Kirchberg – Hayange/Thionville) ainsi que l'élargissement de la gamme Flexway (tarification transfrontalière).

Dès 2009, un abonnement tout public sera proposé pour simplifier les démarches des usagers du TER et une première démarche d'intégration billettique Lorraine – Luxembourg sera menée.

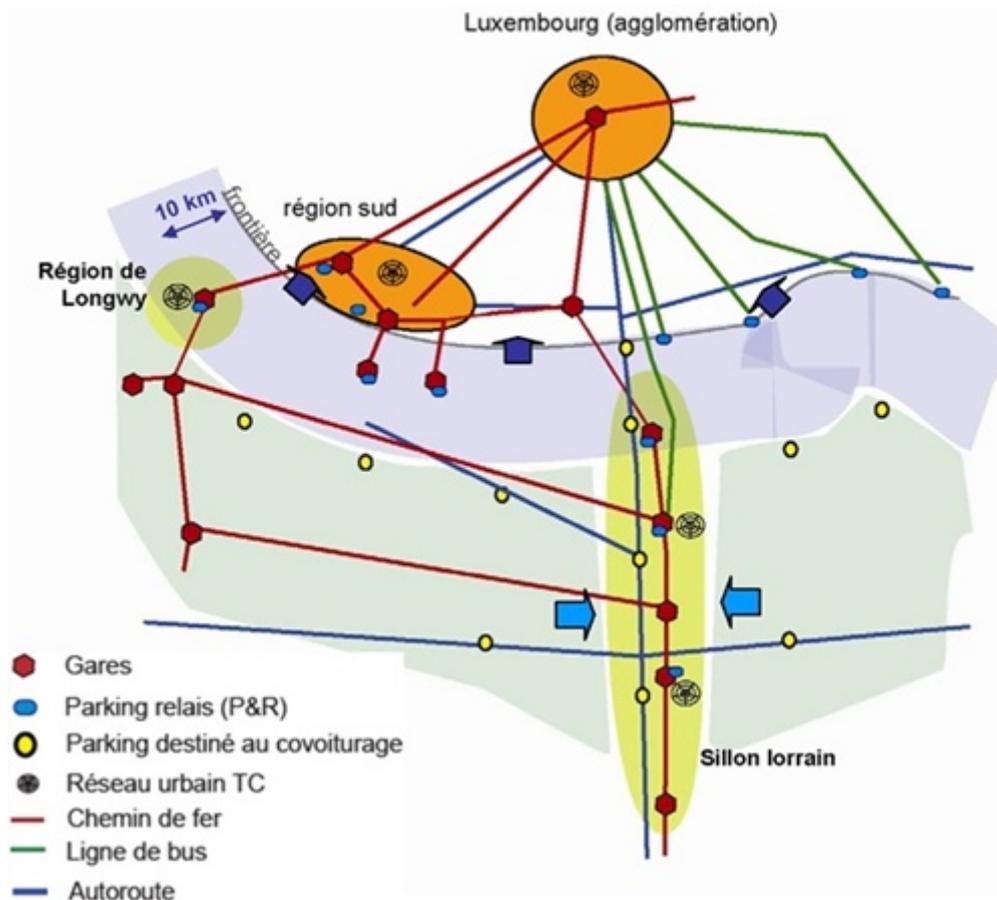
De nouvelles fréquences et de nouvelles lignes ferroviaires directes entre la Lorraine et le Sud du Luxembourg (Esch-sur-Alzette, Belval, Differdange, Pétange, Rodange) seront créées depuis le sillon lorrain (Metz, Thionville) et le Pays Haut (Longwy). S'y ajoute la création de 4 lignes de bus transfrontalières au départ de la Lorraine vers Luxembourg-Ville qui seront complémentaires au train.

Concernant les modes alternatifs, la Région Lorraine lancera également une plateforme internet régionale de co-voiturage pour organiser et développer cette pratique de mobilité.

Pour 2010, les partenaires du SMOT veulent rendre les systèmes billettiques SimpliCités (F) et E-Go (L) compatibles. Toujours dans le domaine ferroviaire, des travaux sont prévus pour augmenter la capacité des réseaux.

Enfin, à l'été 2010, avec l'achèvement des travaux de la nouvelle gare Belval-Université (intégrant un P&R), la desserte ferroviaire de Belval (ainsi que d'Esch-sur-Alzette, Differdange, Pétange, Rodange) depuis la Lorraine sera complète avec la mise en service de 4 allers-retours CFL-TER quotidiens.

Ces projets prévus à court terme seront complétés par des projets communs programmés à l'horizon 2015, 2020 et 2030, qui seront déclinés en lien avec les projets de l'ensemble des acteurs de la mobilité:



- L'acquisition de nouvelles rames: Le Ministère des Transports du Luxembourg et la Région Lorraine s'associeront dans le cadre de nouvelles commandes coordonnées de matériel roulant TER-CFL de nouvelle génération et de grande capacité, disponible à compter de 2013/2014.
- L'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire sera engagée dès 2009 avec le traitement prioritaire des principaux nœuds du réseau (Metz, Hagondange, Bettembourg et Luxembourg), l'analyse de la capacité des lignes ferroviaires sera engagée dès 2009 afin de prioriser les investissements et travaux d'infrastructures futurs ainsi que la construction des nouvelles lignes ferroviaires prévus dans le concept de mobilité «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt» (nouvelles lignes ferroviaires Luxembourg – Esch-sur-Alzette, Luxembourg – Bettembourg, Pétange – Luxembourg, Hamm – Findel – Luxexpo).
- La mise en service des gares périphériques du concept de mobilité «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt», dont notamment celle de Howald, qui permet d'accueillir dès 2011 les premiers voyageurs travaillant dans les quartiers en pleine expansion (Cloche d'Or, Ban de Gasperich et Zone industrielle Howald), voyageurs qui, venant de France, n'ont plus besoin de passer par la Gare Centrale pour se rendre à leur lieu de travail.

Ce concept est complété par le projet du tram de la Ville de Luxembourg qui reliera les gares de Luxexpo, Cessange, Howald et la Gare Centrale entre elles, et constituera la nouvelle artère des transports en commun de la Ville de Luxembourg.

Du côté français la création de nouvelles gares et parkings périphériques permettra, en amont de leur trajet, le rabattement des automobilistes vers les modes de transports alternatifs. Ces projets doivent tenir compte et anticiper le développement urbain afin d'accroître leur efficacité et d'étendre leur périmètre de captage.

- La création de nouvelles capacités ferroviaires sur l'axe Luxembourg – Thionville – Metz, qui est mise en œuvre, du côté luxembourgeois, par la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Bettembourg et Luxembourg et qui, sur la partie Bettembourg – Thionville – Metz – Nancy, se traduira par exemple par l'aménagement de voies supplémentaires ou par des mesures d'infrastructure sur le réseau existant.
- Le développement de nouvelles lignes d'autocar transfrontalières, complémentaires du réseau ferroviaire et assurant la desserte des zones mal couvertes, du fait de leur éloignement, par les réseaux de transport collectifs plus structurants.

- **Ligne Diekirch – Luxembourg**

L'offre sur l'antenne ferroviaire Diekirch – Ettelbruck a été améliorée depuis le 14 décembre 2008: création d'une nouvelle relation Luxembourg – Diekirch avec des trains IR (arrêts à Mersch et Ettelbruck), circulant les jours ouvrables au régime d'un train par heure et par sens entre 8.00 et 20.00 heures. Ainsi, un train direct IR circule toutes les 30 minutes en semaine sur le tronçon de ligne Luxembourg – Ettelbruck.

- **CFL-Cargo**

Le 17 octobre 2008, CFL-Cargo a fêté son deuxième anniversaire depuis sa création. Avec plus de 440 collaborateurs, un parc de quelque 62 locomotives et 4.000 wagons, CFL-Cargo offre des prestations logistiques qui sont orientées vers les besoins du client: qu'il s'agisse du transport fret régional ou international, de la location de wagons jusqu'à la formation de trains complets, de la délivrance de lettres de voiture ou de la maintenance de wagons.

2.1.4. L'actualité ferroviaire

Si 2007 était l'année du lancement de la grande vitesse au Luxembourg, 2008 est l'année de la confirmation de son succès durable, symbole de la renaissance du chemin de fer.

Après sa première année d'exploitation, la liaison TGV-Est entre Luxembourg et Paris compte déjà plus de 300.000 voyageurs, un résultat dépassant de loin tout pronostique. Ce succès indéniable continue d'avoir son effet en convertissant de plus en plus de Luxembourgeois à considérer le train comme option efficace pour leur mobilité personnelle.

Après l'année de progression exceptionnelle qu'était 2007, l'augmentation de 7,30 % du nombre total de voyageurs au courant du dernier exercice démontre que l'offre des CFL ensemble avec la tarification revue par le Ministère des Transports et la flambée du prix du pétrole a su recruter comme les années précédentes un grand nombre de clients nouveaux.

Dans ce contexte, le coup de pelle de la nouvelle gare à Luxembourg/Findel est un des nombreux signes de la poursuite des efforts de parvenir jusqu'en 2020 à un modal-split de 25 % pour les transports en commun. Le nombre et l'envergure des chantiers en relation avec le chemin de fer est impressionnant. En commençant par celui de la nouvelle ligne Luxembourg – Findel/Kirchberg et en passant par la dernière phase du dédoublement de la ligne Pétange – Luxembourg et la nouvelle gare Belval-Université vers la modernisation complète de la Gare de Luxembourg, tous ces chantiers indiquent que le 21^{ème} siècle appartiendra aux transports en commun.

En 2008, les installations techniques ont eu droit eux aussi à leur part du renouveau, commençant par le chantier du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) qui avance à grands pas. Entretemps, les installations de sablage, de stockage et de distribution de gasoil ainsi que les faisceaux de remisage du matériel roulant sont terminés et en service.

Côté fret, le tonnage total affiche une légère augmentation de 3,6 %. Cette amélioration s'explique par la croissance continue des trafics sidérurgiques au courant des trois premiers trimestres. Cette évolution fortement positive contrebalance l'évolution négative du dernier trimestre, impactée par le déclin important de la conjoncture.

2.1.5. La sécurité dans l'entreprise

En 2008, la fonction de «responsable sécurité, qualité et environnement» a été créée. L'agent qui revêt cette fonction, assiste son directeur de ressort dans les fonctions relatives aux questions de sécurité, qualité et d'environnement de son ressort. Des correspondants au sein de tous les services CFL soutiennent le responsable QSE et leur Chef de Service respectif à mettre en œuvre la stratégie définie par les CFL. Ce déploiement des missions de sécurité au sein des services a permis de renforcer les échanges dans le domaine de la sécurité entre les différents services et les entités CFL.

Dans le cadre de la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et de sa transposition en droit national, le gestionnaire de l'infrastructure a poursuivi ses démarches pour la mise en place d'un système de management de la sécurité (SMS) documenté. Les procédures actuelles sont révisées et la finalisation du manuel de sécurité, décrivant la gestion de la sécurité ferroviaire, est prévue pour septembre 2009.

- **La sécurité ferroviaire**

En 2008, le système européen de contrôle des trains ETCS niveau 1 (European Train Control System) prévu pour remplacer à terme le grand nombre de systèmes de répétition des signaux, d'assistance à la conduite et de signalisation en cabine actuellement utilisés sur les différents réseaux de chemins de fer européens a été déployé sur les lignes Bettembourg – Dudelange, Luxembourg – Troisvierges frontière, Ettelbruck – Bissen, Ettelbruck – Diekirch, Kautenbach – Wiltz, Luxembourg – Bettembourg-frontière, sur les tronçons de lignes Luxembourg, Sandweiler – Oetrange, Berchem – Alzingen – Oetrange, Luxembourg – Dippach et sur toutes les voies de circulation de la gare de Bettembourg.

Une campagne de sensibilisation a été organisée en rapport avec la circulation des trains et des mouvements de manœuvre portant sur l'importance du respect de la signalisation ferroviaire.

Dans le but d'éliminer les risques d'accidents/incidents à la source, les CFL ont poursuivi leur programme de suppression des passages à niveau. Dans ce cadre, les passages à niveau de Leudelange et de Bascharge ont été supprimés au courant de 2008.

L'ensemble des tunnels situés sur le réseau ferré luxembourgeois a été analysé en vue d'une future sécurisation. Cette étude a été soumise pour avis à l'Administration des Services de Secours qui assure ensemble avec les CFL le sauvetage des personnes en cas d'incident ou d'accident.

Concernant la réglementation, le Règlement Général de l'Exploitation Technique (Fascicule 1 - Généralités, Fascicule 2 - Signaux et repères, Fascicule 7 - Formation des Trains, Fascicule 8 - Freinage des trains, Fascicule 9 - Conduite et

accompagnement des trains, Appendice I au RGE) a été révisé et approuvé par le Ministère des Transports. La mise en application est prévue pour février 2009.

Dans le cadre de la directive européenne «SEVESO II», les CFL ont collaboré étroitement avec l'Inspection du Travail et des Mines et d'autres intervenants permettant la mise en place pour fin 2008 des plans d'urgence externes (PUE) du triage de Bettembourg/Dudelange, de Guardian Luxguard II – Bettembourg/Dudelange, de Guardian Luxguard I – Bascharage et du Dépôt Pétrolier Tanklux – Port de Mertert.

Dans le but de coordonner au mieux les actions de sauvetage en cas d'un incendie, les CFL et les corps des sapeurs pompiers ont organisé des séances d'informations sur les risques et des exercices pratiques qui seront poursuivis en 2009.

Comme les années précédentes, des entrevues portant sur la sécurité ont eu lieu entre les CFL et les entreprises/gestionnaires des réseaux ferrés limitrophes afin de s'échanger et de poursuivre la mise en place des systèmes de sécurité communs dans les zones transfrontalières.

- **La sécurité du travail**

Les efforts menés par les différents services pour réduire les risques d'accidents ont porté leurs premiers fruits avec une réduction de 6 unités du nombre d'accidents de travail en 2008 par rapport à 2007. Néanmoins, le nombre des accidents de travail liés à des agressions a augmenté de 5 unités pour arriver à 13 cas en 2008. Le nombre des accidents liés à des suicides de tiers a diminué de 3 unités pour arriver à un total de 5 cas en 2008. Suite à un accroissement de 22 % du nombre des accidents de trajets en 2008, les CFL ont initié une campagne de sensibilisation sur les risques les plus courants du trajet.

Sensibiliser chaque agent au comportement sécuritaire dans l'ensemble de ses activités constitue le défi principal dans le domaine de la sécurité. Les audits sécurité permettent d'identifier des situations et/ou des comportements à risque et de prendre des mesures correctives et préventives. L'arbre des causes permet d'en déceler les causes et d'entamer les actions préventives adéquates.

Plusieurs actions d'amélioration au niveau de la sécurité dans les différents services sont le résultat du dernier état des lieux sécurité mené par les experts sécurité de «DuPont Safety».

2.1.6. La qualité au sein de l'entreprise

Parallèlement aux grands chantiers en cours de réalisation, dont la modernisation de la gare de Luxembourg, la mise à double voie et la modernisation des arrêts sur la ligne Luxembourg – Pétange ainsi que la construction de l'arrêt Belval-Université, de nombreuses actions ponctuelles ont été réalisées au cours de l'année 2008:

- Intervention des CFL auprès des réseaux voisins concernant les observations des clients sur la vétusté de certaines catégories de matériel roulant étranger;
- Suivi de l'évaluation 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;
- Analyse des résultats obtenus lors de l'enquête «Satisfaction clients» et élaboration de propositions d'amélioration en concertation avec les services opérationnels.

Lors de la formation de base du personnel d'accompagnement des trains, les agents sont sensibilisés sur la qualité de service que le client exige lorsqu'il se déplace en train. Les efforts sont récompensés avec 94 % des clients qui se disent être bien renseignés et qualifient de serviable le personnel présent dans les trains. De même pour le personnel des gares, 93 % des clients se disent satisfaits de l'assistance fournie dans les gares en cas de problème.

Globalement, la démarche qualité poursuivie avec pertinence depuis 1999 et basée sur la qualité perçue ainsi que sur la qualité réalisée, est estimée à sa juste valeur par nos clients affirmant à 93 % qu'ils «recommandent l'utilisation du train auprès de leurs proches et de leurs connaissances».

Côté exploitation, la certification ISO du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) a été élargie au Poste de Commande. La recertification a eu lieu au mois de juillet 2008 et l'extension du périmètre d'application de la certification ISO aux activités d'entretien courant de tout le parc ferroviaire est prévue pour 2009.

En matière de gestion des roulements et des engins du personnel de conduite, le logiciel RAILOPT a été mis en service avec succès en date du 17 novembre 2008.

Dans le but de combler les besoins en matière de personnel de conduite, il a été procédé avec effet au 1^{er} septembre 2008 à l'embauchage d'un groupe de candidats pour l'emploi de mécanicien. Les démarches nécessaires afin de pouvoir faire de même au courant du premier trimestre 2009 ont été finalisées. En plus, il a été décidé d'embaucher encore une classe au troisième trimestre 2009.

2.1.7. La sûreté aux CFL

Les efforts entrepris au courant des exercices précédents en vue d'assurer la sûreté des clients et du personnel des CFL ont été poursuivis en 2008.

Complémentairement, les CFL et la société de gardiennage privée ont organisé des roulements réunissant les 2 catégories d'agents et employés afin de perfectionner les prestations à fournir en matière de la sauvegarde de la sûreté.

Le suivi des actions sûreté a été coordonné au sein du «Comité de Pilotage Sûreté». En sus ont été réalisées des entrevues régulières avec la Police Grand-Ducale afin de s'échanger dans ce domaine. Des retours d'expériences au niveau national ont eu lieu entre les opérateurs de transport public dans le groupe sécurité sous la tutelle du Ministère des Transports.

Au niveau international, les CFL et les entreprises ferrées SNCF, FS et SNCB ont signé une charte soulignant leurs intentions d'échanger les informations et de renforcer leurs actions dans le combat contre l'errance des personnes dans les gares.

En 2008, l'accent a été mis sur le projet du renforcement de la vidéosurveillance dans les gares de Luxembourg, Esch-sur-Alzette et Ettelbruck. L'emplacement des caméras a été défini en concertation avec les services des CFL concernés et la police locale.

En outre, l'équipement des quais par des bornes «SOS» permettant aux clients en détresse d'appeler au secours est à l'étude. Un projet pilote y relatif permettra d'évaluer cet équipement.

Dans le cadre du projet de la vidéosurveillance, la mise en place d'une centrale de vidéosurveillance à Luxembourg-Gare est prévue pour 2009.

Les démarches en vue de l'obtention d'une autorisation auprès de la Commission Nationale de la Protection des Données ont été finalisées en décembre 2008. La délivrance de l'autorisation est prévue début 2009. Ainsi, les travaux préparatifs en vue de l'installation des caméras dans les gares débiteront avec l'approbation de la demande en autorisation.

2.1.8. La protection de l'environnement aux CFL

Depuis 2008, l'énergie de traction électrique de l'ensemble des trains passagers CFL provient de sources d'énergie renouvelable. L'énergie de traction est alimentée par le réseau «Nova Naturstrom», l'électricité étant produite par l'eau (96 %), le vent (11 %), le soleil (1 %) et la biomasse (2 %).

En outre, en vue d'une utilisation rationnelle de l'énergie, le chauffage des bâtiments des CFL situés à Luxembourg est assuré par les installations du chauffage urbain.

Des efforts considérables dans le domaine de la réduction des nuisances sonores provenant du rail ont été réalisés par l'acquisition en 2004 de nouveau matériel passager, équipé par des semelles de frein en matière composite. En effet, les sources de bruit du matériel roulant sont liées principalement aux sabots de frein en fonte grise, encore largement répandus sur le matériel fret circulant sur les réseaux ferrés en Europe. Or, la législation européenne prévoit que chaque Etat membre établisse des cartes de bruit permettant d'identifier les points névralgiques en matière de nuisances sonores et de programmer des actions de réduction y afférentes. Ces cartes de bruit représentant l'impact des nuisances sonores provenant du rail ont été établies en 2008 et des actions de réduction complémentaires au niveau de l'infrastructure sont projetées.

Les notices environnementales et de sécurité à réaliser dans le cadre de la *«loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires»* ont été établies ou sont en cours de réalisation pour les nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire (nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, Belval-Usines, deuxième viaduc Pulvermühle, modernisation gare de Luxembourg, gares périphériques Howald, Cessange, Luxembourg-Kirchberg, Luxembourg-Sandweiler).

Les mesures de compensation de la nature (renaturation de la Chiers, Mess) dans le cadre du projet de la mise à double voie Luxembourg – Pétange seront poursuivies en 2009.

2.1.9. Le transport de personnes

- **Le trafic voyageurs international organisé en autonomie commerciale**

Le chiffre d'affaires réalisé au départ des CFL à destination des entreprises ferroviaires européennes affiche tout comme par le passé une progression satisfaisante de plus de 6,50 % par rapport à l'exercice antérieur.

Cette croissance bénéficie bien évidemment encore de l'impact du phénomène TGV: la grande vitesse entre Luxembourg et Paris ainsi que l'introduction du Gare Lorraine TGV Express qui offre de bonnes correspondances vers la Bretagne, le Sud-Ouest et le Nord (notamment l'aéroport CDG et Disneyland Paris).

En effet, le chiffre d'affaires à destination de la France, qui représente quelque 60 % du chiffre d'affaires total au départ des CFL, a augmenté de 7,50 %.

Pour ce qui est des trafics à destination de l'Allemagne, de la Suisse et des Pays-Bas, ils se sont également développés de manière convenable avec une augmentation de 9 % en moyenne.

Par contre, les effets des crises financière et économique des derniers mois de l'année 2008 ont surtout eu des répercussions sur le trafic à destination de la Belgique qui est resté constant.

- **La ponctualité**

La ponctualité est après la sécurité du trafic ferroviaire, une des préoccupations principales du service Gestion Réseau (GR). Au cours de l'année 2008 le groupe de travail ponctualité «GTP», sous la responsabilité du Service GR, s'est réuni quatre fois pour analyser l'évolution des taux de ponctualité et proposer des mesures d'amélioration.

Pour 2008 le niveau de ponctualité des trains du service national (i.e. retard inférieur à 5 minutes) est de 91,9 % (1,4 points inférieur à celui réalisé en 2007). Une des causes principales, outre les deux chantiers simultanés toujours en cours d'exécution depuis 2006 sur le site de la gare de Luxembourg, est la réalisation d'un chantier de grande envergure entre Esch-sur-Alzette et Differdange. En effet la construction de la nouvelle gare «Belval-Université» a entraîné la mise en service d'une section à voie unique qui ne favorise pas la fluidité du trafic.

Pour les relations transfrontalières le niveau de ponctualité accuse la même baisse que celui pour le trafic national. Un taux de ponctualité de 87,4 % en 2008 contre 88,8 % en 2007. Les causes sont les mêmes que pour le trafic national (une partie des parcours «transfrontaliers» passe par la section à voie unique du chantier de «Belval-Université»). De plus le trafic de Thionville est sujet à des perturbations à partir de Bettembourg par les trains du trafic national provenant d'Esch-sur-Alzette.

Le trafic Luxembourg – Athus est le moins régulier avec un niveau de ponctualité de 82,6 % et la relation Luxembourg – Gouvy la plus ponctuelle (94,4 %). En ce qui concerne le trafic international on constate pour 2008 une baisse du niveau de ponctualité qui avec 82,9 % est de 4,3 points inférieur à celui réalisé en 2007. Comme la ponctualité du trafic international est principalement liée aux réseaux voisins sur lesquels ces trains parcourent la plus grande partie de leur trajet, le trafic dit «transit» est le moins régulier avec un niveau de ponctualité de 62,9 %.

Pour le fret, les analyses de la ponctualité faites en gare de Bettembourg ont déterminé que le niveau de ponctualité des trains (national et international) était de 77,5 % (trains circulant avec un retard de moins de 30 minutes) pour 2008 (80,7 % en 2007).

Sur l'axe de transit France – Belgique le taux de ponctualité était de 78,3 % à l'entrée et à la sortie du réseau ferré luxembourgeois.

2.1.10. Le transport de fret – CFL-Cargo

- L'évolution du trafic fret

Le tonnage total fret accuse une légère augmentation de 3,6 %. Cette amélioration s'explique par la croissance continue des trafics sidérurgiques au courant des trois premiers trimestres. Cette évolution fortement positive a réussi à contrebalancer l'évolution négative du dernier trimestre, impactée par le déclin important de la conjoncture.

Trafic (millier de tonnes)	2006	2007	2008	Variation en %	
				2007/2008	2006/2008
Départ / Arrivé	6.725	6.236	6.756	+ 8,3 %	+ 0,5 %
Transit	4.079	0	0	-	-
Luxembourg	2.215	2.294	2.079	- 9,4 %	- 6,2 %
Total hors transit	8.940	8.530	8.835	+ 3,6 %	- 1,2 %
Grand total	13.019	8.530	8.835		

Étant donné que CFL-Cargo ne participe plus commercialement au trafic de transit, ces chiffres ne sont plus inclus dans les statistiques CFL-Cargo à partir de l'exercice 2007.

Ce tableau fait ressortir une augmentation de 8,3 % pour le tonnage transporté en trafic départ/arrivée, mais une diminution de 9,4 % du trafic Luxembourg.

Le total du tonnage fret accuse globalement une hausse de l'ordre de 3,6 %. Cette évolution s'explique surtout par les tonnes transportées depuis ArcelorMittal Florange à destination de l'Italie, trafic qui a débuté au courant de l'été 2007.

Trafic total (millier de tonnes - km)	2006	2007	2008	Variation en %	
				2007/2008	2006/2008
Départ / Arrivé	239.550	287.443	445.351	+ 54,9 %	+ 85,9 %
National	80.072	73.557	68.649	- 6,7 %	- 14,3 %
Total	319.622	361.000	514.000	+ 42,4 %	+ 60,8 %

L'augmentation des tonnes-km s'explique par l'extension géographique des activités de CFL-Cargo.

- **Les trafics luxembourgeois**

La diminution de l'ordre de 9,4 % des trafics luxembourgeois est surtout due aux faits suivants:

- disparition des trafics entre les usines ArcelorMittal et Pétange suite à l'installation du nouveau site d'AMCLE au Hahnebösch à Differdange;
- diminution des tonnes de ferrailles en provenance de Merttert suite à la crise économique;
- régression importante dans le secteur de la construction.

- **Les trafics départ / arrivée**

La progression se manifeste avant tout dans le secteur de la sidérurgie, malgré la crise économique. Nous constatons surtout une hausse importante des trafics d'ArcelorMittal Florange sur l'Italie, trafics acquis par CFL-Cargo au courant de l'été 2007. A l'arrivée on note également une augmentation pour les trafics de demi-produits en provenance de la Pologne. En plus, il y a lieu de mentionner des nouveaux trafics de papier en provenance de la Belgique et à destination de la France, de l'Italie et de la Suisse.

- **Le périmètre international - open access**

Au premier trimestre, le trafic Bettembourg – Le Boulou ouvre l'accès vers l'Espagne. Sur ce trafic, CFL-Cargo effectue la partie Bettembourg – Lérrouville en open access. Ceci crée à Bettembourg une plaque tournante pour les échanges entre la grande région SaarLorLux et l'axe Suisse / Italie, les ports belges et l'axe France / Espagne.

Depuis janvier, CFL-Cargo opère une navette par jour pour acheminer des produits vers Lérrouville, en France. Les produits transportés sont de l'acier et du papier. Lérrouville est un hub logistique de concentration pour des transports CFL-Cargo qui sont ensuite dispatchés sur Le Boulou à raison de trois trains par semaine.

CFL-Cargo a également commencé à opérer la desserte régionale Ehrang – Hagondange d'un nouveau trafic en trains complets entre Hambourg et Hagondange.

Au deuxième trimestre, CFL-Cargo a continué à développer ses activités open access avec la création d'un troisième train hebdomadaire entre Ebange et Parme.

Au troisième trimestre, les trafics Eurorail via Lérrouville se sont développés et CFL-Cargo a démarré la desserte régionale entre Bettembourg et la centrale EDF à Blénod d'un trafic de charbon en provenance d'Anvers.

Au quatrième trimestre, ArcelorMittal, face à une demande en baisse et un niveau de stock de produits élevé, a décidé de diminuer, voire arrêter ses lignes de production au Luxembourg. Les produits touchés par cette mesure étaient les poutrelles, les palplanches ainsi que les tôles galvanisées. Seuls les ronds à béton à l'usine de Rodange continuaient à être produits.

Les importations de ferraille, matière première pour les poutrelles et palplanches, suivent la même dégression.

En résumé, les activités de transports liées à la sidérurgie se situaient à un tiers du niveau habituel.

- **Certificats de sécurité**

En mai 2008, CFL-Cargo a obtenu le certificat de sécurité lui permettant d'effectuer par ses propres moyens des transports en Belgique.

Ce certificat belge s'ajoute aux certificats de sécurité pour la France, l'Allemagne (détenu par la filiale CFL-Cargo Deutschland) et le Danemark (détenu par la filiale CFL-Cargo Danmark).

- **Les trafics du réseau tertiaire**

Le département de transport interne assure les liaisons à l'intérieur des différents sites de production d'ArcelorMittal au Luxembourg, à savoir Belval, Differdange, Schifflange et Rodange.

Les trafics effectués au sein du réseau tertiaire restent stables en 2008, au même niveau que 2007, comme le démontre le tableau ci-après:

	2005	2006	2007	2008
Transport tertiaire (Mtkm)	17	21	23	23

- **Les activités de triage**

Dans un souci d'efficacité, CFL-Cargo a consolidé toutes ses activités de triage à Bettembourg. Les 10 faisceaux de réception et les 28 faisceaux de débranchement totalisent une longueur de 56 kilomètres.

La légère diminution du nombre de wagons triés au centre opérationnel à Bettembourg est due au déclin important de la conjoncture au dernier trimestre.

	2005	2006	2007	2008
Nombre de wagons triés	278.474	297.456	302.930	291.434

- **Les locations de wagons**

CFL-Cargo loue actuellement 177 wagons à d'autres entreprises ferroviaires.

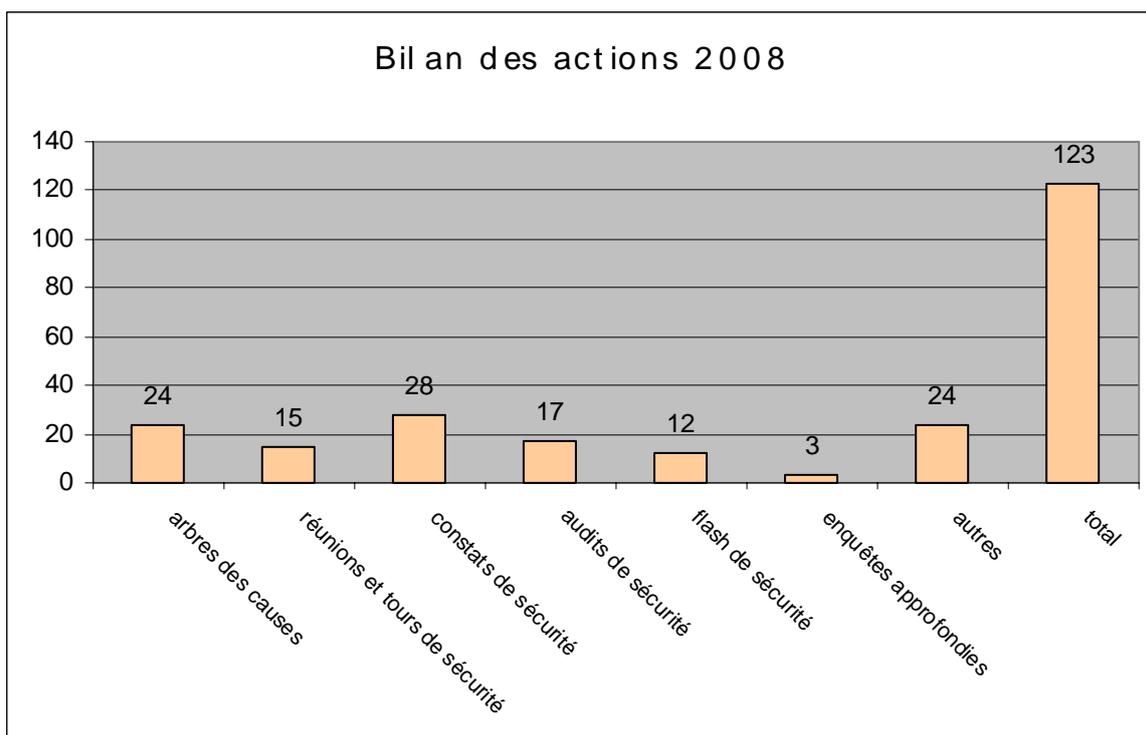
- **Sécurité**

CFL-Cargo a entrepris de multiples actions en 2008 pour continuer à améliorer la sécurité et à sensibiliser ses collaborateurs à l'importance du respect des règles de sécurité.

- **Activités sécurité réalisées en 2008**

Les actions entreprises en 2008 comprennent, entre autres:

- arbres des causes d'incidents & accidents;
- réunions et tours de sécurité;
- constats de sécurité;
- audits de sécurité;
- flashs de sécurité;
- enquêtes approfondies.



○ **Première Journée Sécurité Santé de CFL-Cargo**

La «Journée Sécurité Santé 2008» s'est tenue le 9 juillet 2008. Plus de 200 collaborateurs ont participé aux différents ateliers qui ont traité de sujets relatifs à la sécurité et la santé au quotidien:

- Gestes et postures;
- Equipements de protection individuelle;
- Sensibilisation incendie;
- Matières dangereuses;
- Alimentation saine;
- Sensibilisation cancer.

La santé et la sécurité des collaborateurs étant une priorité pour CFL-Cargo, l'objectif est de répéter cet exercice annuellement. Il est prévu d'organiser la «Journée Sécurité Santé 2009» en commun avec le Groupe CFL.

o **Activités sécurité en cours**

Certains projets sécurité & santé ont démarré en 2008 et sont toujours en cours.

▪ Protection des travailleurs isolés

Afin de protéger les collaborateurs qui travaillent seuls sur le terrain, CFL-Cargo a décidé de mettre en place un «système de protection pour les travailleurs isolés». Le but d'un tel système de protection est de déclencher l'alarme en cas d'inactivité prolongée du travailleur, couplé à une assistance GPS permettant de localiser le travailleur le plus rapidement possible.

▪ Lieux de travail sans fumée de tabac

Etant donné que le droit à la santé du non-fumeur doit prévaloir au droit de fumer, la direction de CFL-Cargo a entamé une démarche progressive d'interdiction de fumer. En effet, la base de la culture de la sécurité-santé étant le respect de la santé de tous les collaborateurs, CFL-Cargo a une obligation de protéger ses collaborateurs contre l'exposition à la fumée de tabac. De plus, la loi «Lutte anti-tabac» du 11 août 2006 oblige CFL-Cargo à protéger ses collaborateurs «de manière efficace contre les émanations résultant de la consommation de tabac d'autrui.»

▪ Projet d'Equipements de Protection Individuelle (EPI)

Au printemps 2008, CFL-Cargo a lancé un projet relatif aux EPI, dont le but est de créer progressivement un catalogue EPI propre à CFL-Cargo et d'équiper les collaborateurs. Différentes actions ont été menées afin d'exprimer clairement les besoins en matière d'EPI, telles que des discussions dans le groupe de travail EPI (RH, Achats, Communication, QSE et délégués de sécurité), des interviews avec des responsables locaux, des comparaisons de catalogues CFL et ArcelorMittal, des mesures de température et des essais de résistance à des températures élevées sur les sites d'ArcelorMittal.

Ces actions ont abouti à la première version du catalogue EPI de CFL-Cargo. La commande pour ces différents EPI a été placée en fin d'année. La prochaine étape sera la définition des EPI dans les ateliers sur base d'une analyse des risques.

- **CFL-Cargo SMS & QMS**

Le projet SMS & QMS, ayant pour objectif l'obtention des certifications «sécurité» (Safety Management System) et «qualité» (Quality Management System - ISO 9001), a été poursuivi tout au long de 2008.

Les attentes au SMS & QMS sont multiples:

- Transparence des structures d'organisation ou des processus opérationnels et flexibilité dans le cas de changements.
- Harmonisation et documentation des standards et procédures de sécurité.
- Préparation aux crises potentielles par l'élaboration d'un plan d'urgence compréhensif.
- Conformité aux obligations légales au niveau national et au niveau européen.

De plus, ces certifications constituent aussi une référence par rapport à des tiers (clients, autorités et autres partenaires). CFL-Cargo est d'une part une société qui se doit de fournir un service client au plus haut niveau qualitatif, et a opté pour une certification ISO 9001 qui est à la base de la parfaite maîtrise de la chaîne logistique et des relations clients. D'autre part CFL-Cargo est amenée à travailler avec des partenaires (fournisseurs et clients) situés dans l'ensemble de l'Europe et se doit aussi de respecter toutes les normes européennes et nationales dans tous les pays où elle opère, notamment en matière de sécurité et des réglementations en vigueur. Le fait de travailler suivant des règles documentées dans des procédures SMS et ISO 9001 facilite considérablement la gestion, le suivi et le respect de ces obligations légales et réglementaires. La certification confirme l'engagement de CFL-Cargo de travailler en toute qualité (ISO 9001) et en respectant les règles de sécurité et réglementaires (SMS).

La première moitié de l'année était dédiée à la définition et la mise en place de la documentation de base des systèmes de management sécurité & qualité (organigramme, descriptions de fonction, procédures, manuel de sécurité, etc.)

Pendant la deuxième moitié de l'année, la relecture et le réglage fin des procédures et des descriptions des fonctions, la formation et la sensibilisation de tous les collaborateurs a eu lieu. La formation est un des éléments essentiels de la certification permettant de bien mettre au clair les missions et les responsabilités de chaque individu dans l'organisation CFL-Cargo. Dans l'espace de deux mois, plus que 400 collaborateurs sur le terrain ont reçu leur formation SMS & QMS.

Afin de profiter d'un tel système de gestion qualité/sécurité, il est primordial qu'il soit adopté, vécu et appliqué tous les jours par tous les collaborateurs de CFL-Cargo.

- **Les ressources humaines de CFL-Cargo**

- **Le personnel actif**

En date du 31 décembre 2008, le nombre de personnel (en Equivalents Temps Plein) de CFL-Cargo, de trois origines différentes, était équivalent à:

ArcelorMittal	73
CFL	261
CFL-Cargo	211
Total	545

- **Les recrutements**

Afin de continuer à parer aux départs en retraite et aux retours vers la maison mère, la grande campagne d'embauche lancée en 2007 a continué tout au long de l'année 2008.

En 2008, CFL-Cargo a recruté 136 collaborateurs pour CFL-Cargo et 23 collaborateurs pour la filiale «Ateliers de Pétange».

	CFL-Cargo	Ateliers de Pétange
	Recrutements	Recrutements
Janvier	13	
Février	27	
Mars	4	
Avril	19	
Mai	12	
Juin	20	3
Juillet	3	5
Août	9	3
Septembre	7	4
Octobre	15	4
Novembre	1	4
Décembre	6	
Totaux	136	23

Les recrutements pour CFL-Cargo ont eu lieu surtout dans les fonctions de conducteurs d'engins moteurs, conducteurs de manœuvre, visiteurs, accrocheurs, ainsi que de personnel administratif.

o **Les formations**

Il s'avère indispensable que les nouveaux collaborateurs soient formés avant le départ en retraite ou avant le reflux vers la maison mère CFL des personnes à remplacer. Par conséquent, le vaste programme de formation, mis en place en 2007 en collaboration avec de Centre de formation CFL, a continué à se développer en 2008.

▪ Formations en cours:

- Dirigeant de manœuvre (2 classes; début janvier 2008 et septembre 2008);
- Visiteur (février 2008);
- Conducteurs d'engin moteur expérimentés (2 classes; début février et avril 2008);
- Conducteurs d'engin moteur débutants (début juin 2008);
- Conducteur de manœuvre (début juillet 2008);
- Chefs opérationnels de trafic (début octobre 2008);
- Management & Leadership (formation divisée en 3 modules: 2 jours par module; 4 groupes de 12 personnes; début octobre 2008);
- Formation sur les nouveaux RGE (formation continue d'une journée organisée pour tous les dirigeants de manœuvre, conducteurs de manœuvre et conducteurs de locomotive; début novembre 2008);
- Accrocheurs (décembre 2008);
- Vérification sommaire (organisée selon besoin tout au long de l'année).

▪ Formations conclues:

- Agents au sol sur le territoire français (début août 2008).

- **Contrat collectif CFL-Cargo**

Le premier contrat collectif de CFL-Cargo a été signé le 23 octobre 2008 par les représentants syndicaux et les représentants de la direction de CFL-Cargo et ce, avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 2008.

Il s'agit d'une étape importante pour la jeune société, prouvant la force du projet d'entreprise de CFL-Cargo. De plus, le contrat collectif CFL-Cargo est l'un des premiers contrats collectifs à «statut unique» au Luxembourg.

Les faits saillants du contrat collectif ont été présentés aux salariés CFL-Cargo pendant une réunion d'information organisée en septembre en coordination avec les syndicats.

- **Elections sociales**

Les premières élections sociales de CFL-Cargo ont eu lieu le 12 novembre 2008.

Les 143 électeurs inscrits ont élu via vote par correspondance les 6 délégués et 6 suppléants CFL-Cargo parmi 22 candidats. Ces 6 délégués et 6 suppléants vont représenter les salariés de CFL-Cargo pendant une période de cinq ans.

- **Restructuration**

L'objectif du projet Stremier est de mettre en place une démarche «Chaîne Logistique Intégrée» au sein de CFL-Cargo.

La démarche «Chaîne Logistique Intégrée» se définit par un ensemble de procédures et de logiciels permettant de gérer de façon optimale la totalité des flux d'informations, des flux physiques et des interfaces entre les différents acteurs et partenaires, clients, sous-traitants et fournisseurs qu'implique l'offre d'une prestation ferroviaire. Ils se basent sur les renseignements concernant la demande jusqu'aux efforts nécessaires à la réalisation d'un trafic, en passant par la conception et la production proprement dite.

Le projet se décompose en 3 sous-projets:

- la mise en place d'un centre de planification des trafics et des ressources;
- la mise en place d'un centre de pilotage 24h/24 et 7j/7;
- l'optimisation des structures de production.

La réalisation du projet positionnera CFL-Cargo comme l'une des entreprises ferroviaires en pointe en terme d'organisation et lui permettra de garantir un service de première qualité aux clients.

La première phase du projet en 2008 a consisté à analyser les différents processus et à évaluer leur efficacité. Cette analyse et cette évaluation ont été réalisées au niveau:

- de la planification des ressources et des trafics;
- du pilotage des flux;
- de l'organisation des unités de production.

CFL-Cargo est désormais engagée dans une seconde phase de «business process reengineering». Cette seconde phase permettra de concevoir des processus plus efficaces et d'intégrer d'avantage encore l'approche client au sein de l'organisation.

- **L'informatique chez CFL-Cargo**

CFL-Cargo s'appuie sur le Service Informatique des CFL pour analyser et accompagner ses projets informatiques. Ces projets IT visent d'un côté à soutenir la refonte des processus de fonctionnement de l'entreprise en vue d'une augmentation de la performance au niveau de l'exploitation, la gestion opérationnelle et administrative. CFL-Cargo participe activement au développement et à l'implémentation des TAF-TSI qui définissent pour tout le secteur ferroviaire les futurs standards à respecter en matière d'échange de données.

- Les principales réalisations software en 2008
 - Au niveau de la gestion opérationnelle, le projet Dispolino – un des piliers de la restructuration des activités fret – arrive en phase finale et la mise en production se fera au mois de mars 2009. Ce logiciel permettra non seulement de réaliser de sérieuses économies par rapport aux systèmes actuels très coûteux mais aussi de créer une plateforme commune et moderne pour le transport à l'intérieur des usines, la gestion de la gare de triage ainsi que les mouvements de trains nationaux et internationaux. Cette intégration nous permet d'augmenter considérablement la productivité des activités dans les gares fret.
 - Au niveau de la gestion des ressources humaines, l'utilisation du programme HR-ACCESS a été élargie en 2008 notamment à la gestion des compétences (permis, qualifications).
 - Au niveau de la gestion commerciale, CFL-Cargo participe aux projets ORFEUS et NCTS qui visent à échanger informatiquement les données des lettres de voiture et les informations douanières à échelle internationale afin de pouvoir renoncer à terme aux documents papier.
- Les projets en vue pour 2009
 - Sur le plan opérationnel, un des projets principaux sera la mise en place d'un outil de planification intégré des ressources de production à savoir les sillons, les locomotives, les conducteurs ainsi que les agents au sol nécessaires.
 - Ce projet est directement lié à la prochaine évolution du logiciel HR-ACCESS à savoir la gestion centralisée des formations et la gestion du temps (heures travaillées, absences, congés, etc.).
 - Au niveau de la gestion commerciale, CFL-Cargo compte remplacer l'actuelle application maison TAXATION - qui assure le calcul très complexe des prix de transport - par une application standard SAP afin de pouvoir faire face aux exigences imposées par les nouveaux contrats commerciaux de type «open access».

- **Le matériel de traction**

CFL-Cargo met tout en œuvre pour répondre à la demande croissante de transports ferroviaires. Et ce, notamment, en investissant continuellement dans son parc de locomotives.

- Evolution du parc, faits saillants

Au cours de l'année 2008, CFL-Cargo a:

- Prolongé 2 contrats de location pour des locomotives de type VSFT G 1206;
- Mis en circulation 2 locomotives diesel-hydrauliques de type VSFT G 1206-modi3, homologuées au Luxembourg, en France et en Allemagne;
- Pris en location 3 locomotives électriques de ligne de type 185.2;
- Pris une location temporaire à court terme de 2 locomotives diesel-hydrauliques de type VSFT G 1206-modi3 (MWB).

- Inventaire à la fin 2008

Les moyens de traction dont dispose CFL-Cargo au 31 décembre 2008 sont les suivants:

- 18 locomotives diesel-hydrauliques de type Vossloh 1100, 1500 et 1580 pour les manœuvres et les services de desserte régionale (en location);
- 9 locomotives électriques de ligne (1 de type 3000, 4 de type 4000, 1 de type 185.1 et 3 de type 185.2) (en location);
- 12 locomotives diesel-électriques de ligne (type 1800);
- 2 locomotives diesel-électriques de manœuvre (type 800) (en location);
- 18 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre réseau tertiaire (type 300);
- 4 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre réseau tertiaire (type 100);
- 6 locomotives de la série M au Danemark;
- 5 locomotives en Allemagne du Nord (4 de type diesel et 1 électrique type 185).

- Maintenance

La maintenance de l'ensemble des locomotives utilisées par CFL-Cargo au Grand-Duché de Luxembourg est assurée par le Centre de Remisage et de Maintenance des Chemins de Fer Luxembourgeois. Les locomotives industrielles actives sur les sites sidérurgiques (100 et 300) voient leur entretien confié à l'atelier de Belval. Enfin, la maintenance des locomotives allemandes et danoises est respectivement assurée par les ateliers de Niebüll et de Padborg.

- **Les filiales de CFL-Cargo**

- CFL-Cargo Deutschland

CFL-Cargo Deutschland GmbH est établie dans la région frontalière allemande-danoise, plus précisément dans la ville de Niebüll dans le Schleswig-Holstein. La firme fut créée le 1^{er} novembre 2006 à partir de la division fret de la Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll et Uetersen. Voilà donc une firme jeune assise sur une longue tradition.

La filiale allemande assure des trafics dans le nord de l'Allemagne (essentiellement des matériaux de construction, de la cellulose, des produits pétroliers, du bois, etc.), entre autres le «Ringzug» Niebüll – Sylt, des transports transfrontaliers entre l'Allemagne du Nord et le Danemark, ainsi que des transports dans la région de Trèves.

Nouveau trafic Allemagne-Danemark

Le 14 janvier, le nouveau trafic de ciment entre Deuna (D) et Fredericia (DK) a démarré avec un train de 20 wagons porte-conteneurs chargés de 40 conteneurs silo et représentant une charge nette de 1.400 t de ciment. La traction a été assurée par une locomotive électrique BR 185 en Allemagne et, à partir de la région frontalière allemande-danoise, par une double traction de locomotives diesel de types MY et 1800.

Le résultat de CFL-Cargo Deutschland a souffert au premier semestre notamment d'un mauvais environnement de marché dans le secteur de la construction avec un impact direct sur les trafics de ciment. Plusieurs actions ont été entreprises en vue d'améliorer le résultat d'exploitation au deuxième semestre.

- CFL-Cargo Danmark

La filiale CFL-Cargo Danmark est une jeune entreprise ferroviaire née en 2004 et précédemment connue sous le nom de Dansk Jernbane ApS (DJ=). Cette société offre des solutions de fret ferroviaire telles que des transports de wagons et des trains complets à l'intérieur du Danemark. Parmi les nombreuses marchandises transportées, on retrouve des matières chimiques, des produits sidérurgiques, des panneaux de bois aggloméré, du ciment, des pierres, de la colle, etc.

Un important programme de restructuration est engagé depuis fin 2006.

Les deux filiales de CFL-Cargo au Nord de l'Europe coopèrent étroitement dans la région de l'Allemagne du Nord et du Danemark.

Dès 2007, un transport transfrontalier de panneaux de bois aggloméré a été réalisé entre l'Allemagne et le Danemark, et ce à raison de 2 à 3 trafics par semaine. Ensemble avec le transport de ciment, qui a démarré début 2008,

ces trafics marquent une intensification des relations entre les deux filiales de CFL-Cargo.

o Ateliers de Pétange

Lors de l'assemblée générale extraordinaire du 13 février 2008, la société anonyme des Ateliers de Pétange a été créée. Cette nouvelle société est dotée d'un capital de 9 millions d'euros. CFL-Cargo possède 99 % des parts de la société Ateliers de Pétange. 1 % est détenu par la Société des Chemins de Fers Luxembourgeois.

Les Ateliers de Pétange sont en mesure d'offrir des prestations d'entretien du matériel remorqué fret.

- Entretien préventif du parc des wagons à marchandises.
 - Les Ateliers de Pétange sont en mesure de réaliser l'entretien des organes de frein. Les équipements d'essais des distributeurs, dont disposent les Ateliers de Pétange, sont à la pointe de la technologie, et permettent de traiter tous les types de distributeurs opérationnels actuellement sur le marché européen. Il n'y a que très peu d'ateliers qui peuvent proposer ce type de prestations.
 - Les Ateliers de Pétange disposent des compétences et des équipements nécessaires pour réaliser l'entretien préventif et curatif des essieux. Afin de compléter sa gamme de prestations, une presse de calage-décalage des corps de roues a été commandée fin 2008 et sera mise en service fin 2009.
- Entretien curatif (réparations) des wagons à marchandises avariés.

En 2008, 9.632 wagons ont été réparés, dont 4.251 par l'équipe mobile des Ateliers de Pétange.

L'entretien des wagons hors de l'atelier permet d'obtenir une disponibilité accrue des wagons. Par ailleurs, les frais d'acheminement vers les Ateliers de Pétange sont économisés.

Afin de limiter le nombre de wagons en attente au strict minimum, les processus opérationnels ont été améliorés. Ceci se reflète dans une moyenne de wagons en attente devant l'atelier, qui est inférieure à 50 wagons depuis juin 2008.

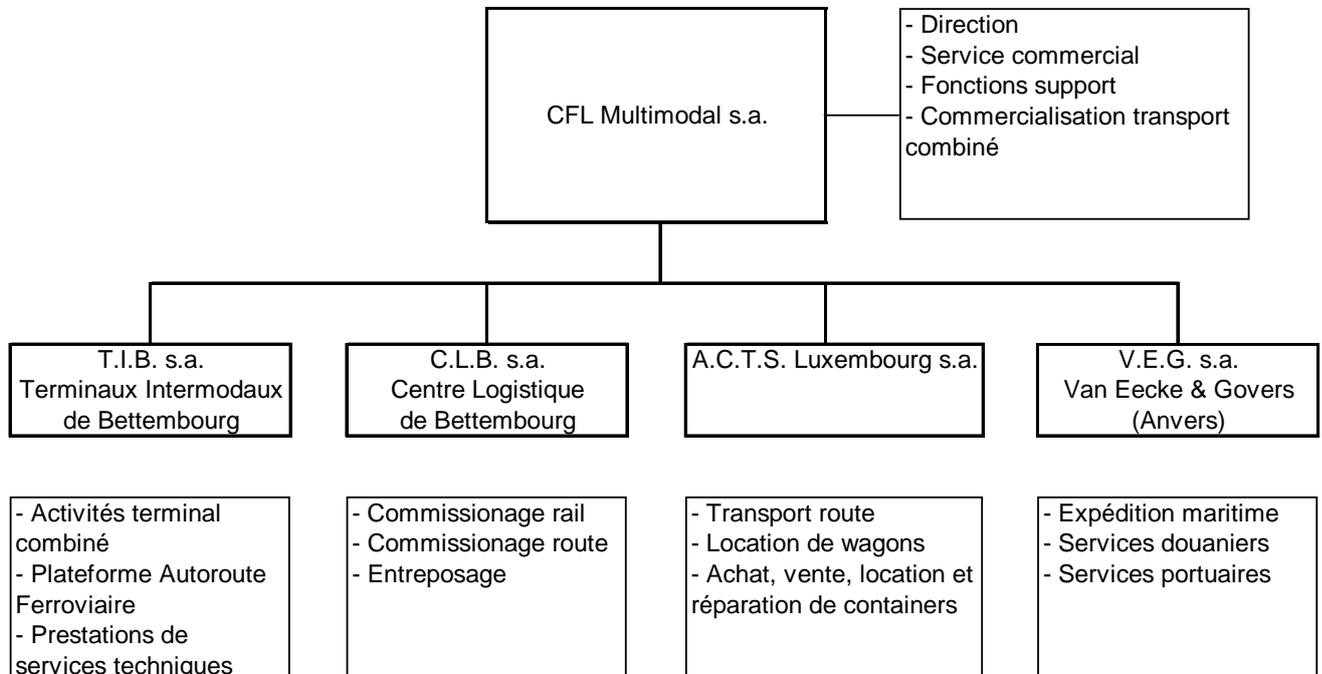
- Certifications

Fin 2008, les Ateliers de Pétange ont été certifiés comme atelier spécialisé en soudage. Depuis janvier 2006, les Ateliers de Pétange sont certifié ISO 9001/2000. Fin 2008, les Ateliers de Pétange sont en train de se préparer au nouvel audit de la norme ISO 9001/2008.

Ces diverses certifications sont un gage de qualité et du savoir faire des Ateliers de Pétange, qui ont toujours su s'adapter aux changements de l'environnement économique et réglementaire dans lequel ils évoluent.

- **Le trafic combiné**

L'implémentation de la nouvelle structure du groupe CFL Multimodal S.A. a été achevée au premier trimestre 2008 et l'organigramme fonctionnel se présente comme suit:



Les activités de transport et de logistique ont connu un essor important en 2008 avec la création d'un hub européen (Luxembourg, Allemagne, France) pour l'activité de chauffage de gomme naturelle. Ceci se répercute sur les volumes de conteneurs transportés par fer, par route et manutentionnés sur le terminal, ainsi que sur les prestations de stockage.

Les volumes générés en manutentions de conteneurs ont fait atteindre, au terminal, son seuil de saturation. Pour remédier à cette situation, un avant-projet de travaux d'agrandissement du terminal actuel est en cours.

Dans le même temps les activités d'entreposage ont également progressé. Afin de satisfaire la demande de nos clients anciens et nouveaux, des surfaces supplémentaires d'entrepôt se sont avérées nécessaires: fin 2008, la superficie d'entreposage a été portée à 23.300 m².

Le groupe a réorienté sa stratégie en matière de transports routiers pour faire face à la croissance très forte dans ce domaine.

Pour pallier cette situation, le groupe a, d'une part, choisi de conserver la maîtrise de certains trafics sensibles en les faisant réaliser par la société du groupe ACTS et d'autre part, diversifié ses fournisseurs routiers. Ceci a impliqué pour ACTS l'investissement dans des tracteurs routiers et des ressources humaines.

L'activité de gestion de la plateforme d'autoroute ferroviaire se situe en retard sur les prévisions établies.

Il est à signaler que le groupe est affecté, en fin d'année, par la crise qui a touché ses clients. De ce fait, les mois de novembre et décembre accusent un repli d'environ 20 % sur le mois précédent.

Au courant de l'année, CFL Multimodal a continué la diversification de ses activités commerciales en réalisant une croissance forte dans le domaine de l'expédition maritime.

Le groupe a réalisé en 2008 un chiffre d'affaires consolidé en hausse de 20 % pour s'établir à 18 millions d'euros.

Les effectifs ont enregistré une croissance de 54 % pour s'établir à 117 salariés au 31 décembre 2008. Cette variation répond aux besoins nécessaires au développement des différentes activités, c'est à dire principalement des caristes d'entreposage et des chauffeurs routiers.

Par ailleurs une nouvelle convention collective, applicable à toutes les entités luxembourgeoises du groupe, a été signée en mai 2008.

2.1.11. Les ressources humaines

- **Le personnel actif**

Le tableau ci-après regroupe les embauchages, s'élevant au total à 121 agents ainsi que les reprises après un congé sans traitement ou un congé parental, de même que les reprises d'une filiale CFL, réalisés au cours de l'exercice 2008 pour la société mère des CFL:

Cadre hors statut:	3
Carrière supérieure:	39
Carrière moyenne:	16
Carrière artisanale:	74
Carrière inférieure:	58
Employé privé:	1
Total:	191

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 221, dont 114 résultant de la filialisation des Ateliers de Pétange, 12 congés parentaux et congés sans traitement, l'effectif sur place a connu une diminution de 30 agents.

Ci-après le tableau récapitulatif du personnel du groupe CFL sur place en date du 31 décembre 2008:

	Décembre 2007	Décembre 2008
Société mère	2.699	2.669
CFL-Cargo S.A.	483	545
CFL Evasion S.A.	10	10
CFL Immo S.A.	10	11
CFL MultiModal S.A.	76	117
VEG S.A.	3	3
Totaux	3.281	3.355

- **Le personnel retraité**

A la date du 31 décembre 2008, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3.707.

2.1.12. Les moyens d'exploitation

- **Les installations fixes et les équipements**

- **Le réseau ferré**

Le réseau ferré luxembourgeois, dont les CFL ont en charge la gestion selon la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, s'organise autour des lignes principales suivantes qui convergent toutes à Luxembourg:

- Luxembourg – Ettelbruck – Troisvierges frontière;
- Luxembourg – Wasserbillig frontière;
- Luxembourg – Kleinbettingen frontière;
- Luxembourg – Zoufftgen frontière avec la ligne Bettembourg – Esch-sur-Alzette – Pétange;
- Luxembourg – Dippach – Rodange frontière avec l'antenne vers Athus.

En outre, 47 embranchements et sous-embranchements constituent les points de départ ou d'arrivée du trafic fret.

Au 31 décembre 2008, 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.

o **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.

▪ Etudes et Travaux

- Lot 3: Bürden – Troisvierges.
Réalisation des travaux d'études et de programmation ainsi que des travaux de montage en campagne.
- Lot 5: Bettembourg-frontière – Berchem – Syren – Alzingen – Bettembourg – Volmerange
Partie 2: Bettembourg – triage – Volmerange
Réalisation des travaux d'études et de programmation ainsi que des travaux de montage en campagne et mise en service le 19 juin 2008.
- Gare de Bettembourg:
Adaptations et modifications des installations en cabine et en campagne des postes de signalisation PDC et PDT pour permettre l'aménagement du système ETCS en vue d'une mise en service.
- Lot 7: Rodange – Pétange – Dippach.
Les travaux d'études sont en cours

▪ Certification

- Remise du Certificat de conformité pour la gare de Luxembourg par l'organisme notifié «Eisenbahn-Cert» le 27 octobre 2008.

- «mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt» et les projets en relation avec la mobilité
 - **Raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et de Findel**
 - Etudes
 - Concernant la nouvelle ligne ferroviaire Hamm-Findel-Luxexpo, l'Avant-Projet Détaillé (APD) entre Höhenhof et Luxexpo a été passé en revue. On prévoit ici un passage éventuel au Nord de l'autoroute A1. Concernant le raccordement en direction de Wasserbillig, des premières négociations ont eues lieu avec l'ambassade américaine. Par ailleurs les haltes souterraines Höhenhof, Somaco et Kalchesbrück sont complètement passées en revue par les architectes Fritsch et BENG. Les études APD du volet génie technique sont en cours, les études des équipements ferroviaires (voie, caténaires, signalisation et télécommunication) débuteront en 2009.
 - 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.
 - Les procédures d'autorisations à appliquer dans le cadre de la nouvelle loi du 13 mars 2007 sont en cours de clarification par l'Administration de l'Environnement.
 - Les pourparlers ont été entamés avec l'Administration des Ponts et Chaussées sur l'organisation et le phasage des travaux.
 - L'Administration de la Navigation Aérienne a évoqué d'éventuels problèmes d'interférences électromagnétiques et de vibrations entre la future exploitation ferroviaire et l'antenne ILS de l'aéroport.
 - Travaux
 - Arrêt ferroviaire à la nouvelle Aérogare: Fin des travaux de gros œuvre du lot T1. Les travaux de réalisation du lot T2 en direction de l'hôtel Ibis ont débuté en septembre 2008.

- **Mise à double voie du tronçon de ligne de Luxembourg à Sandweiler-Contern de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig.**
 - Etudes
 - Poursuite des études APS des études de génie civil et de voie relatives à la mise à double voie du tronçon de Luxembourg à Sandweiler-Contern, le réaménagement des arrêts de Cents et de Sandweiler-Contern et le raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire vers Findel et Kirchberg.
 - Démarrage des études géotechniques et de caractérisation de déblais.
 - Poursuite des études caténaïres.

- **Mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg.**
 - Etudes
 - Poursuite des études de génie civil (tronçons 2 à 3) 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 5 (Dippach) et 7 (Leudelange-Merl) de la ligne.
 - Poursuite des études en vue de la reconstruction des passages inférieurs situés aux points kilométriques 17,021 (Merl) et 18,031 (Cessange).
 - Etudes en relation avec l'élimination des déchets et déblais pollués et contaminés.
 - Etudes des installations électriques et d'éclairage des nouveaux arrêts Schouweiler, Dippach-Reckange et Leudelange.
 - Etudes pour le montage d'ascenseurs de l'arrêt Dippach-Reckange.
 - Etudes pour l'aménagement des équipements de télécommunications et de signalisation.

- Travaux

- Adjudication des travaux de génie civil pour la réalisation des ouvrages d'art entre Dippach-Reckange et Leudelage et lancement des travaux.
- Mise en soumission des travaux de génie civil pour la réalisation du bowstring au point kilométrique 16,106.
- Adjudication des travaux de serrurerie pour les arrêts de Bascharage-Sanem et de Schouweiler, ainsi que des murs antibruits au droit de l'arrêt de Bascharage-Sanem du passage inférieur au point kilométrique 1,480.
- Adjudication et réalisation partielle des travaux de carrelage pour les arrêts de Bascharage-Sanem, Schouweiler et Dippach-Reckange et lancement des travaux.
- Achèvement des travaux de génie civil en vue de la suppression du passage à niveau n° 2 à Bascharage-Sanem et mise en service du passage inférieur permettant la suppression du passage à niveau n° 6 à Leudelage.
- Poursuite des travaux de génie civil pour l'aménagement des plates-formes des voies ainsi que des ouvrages d'art entre Bascharage et Dippach-Reckange.
- Poursuite des travaux de génie civil pour la construction des infrastructures des arrêts de Bascharage-Sanem et Schouweiler.
- Réalisation des travaux de génie civil pour la construction des infrastructures de l'arrêt de Dippach-Reckange.
- Mise en service de la voie droite entre Pétange et Bascharage-Sanem ainsi que divers tronçons de la nouvelle voie entre Bascharage-Sanem et Dippach-Reckange. Pose et mise en service de nouveaux appareils de voie.
- Réalisation des travaux de génie civil pour les installations de signalisation et caténaires.
- Pose du bâtiment modulaire destiné à abriter les installations techniques du nouveau poste de signalisation décentralisé de Dippach-Reckange.

- Arrêt Bascharage-Sanem
 - ❖ Renouvellement du poste moyenne tension;
 - ❖ Réaménagement des installations d'éclairage des quais, souterrains, des parkings et de la gare routière;
 - ❖ Aménagement de 2 ascenseurs sur les quais.

- Arrêt Schouweiler: Réaménagement des installations d'éclairage des quais, souterrain et parking et aménagement de 2 ascenseurs sur les quais.

- Arrêt Dippach-Reckange: Réaménagement des installations d'éclairage des quais, souterrains, du parking et aménagement de 2 ascenseurs sur les quais.

- Arrêt Lamadelaine: Travaux de finition sur les installations techniques.

- Pose du bâtiment modulaire destiné à abriter les installations techniques du nouveau poste de signalisation décentralisé de Dippach-Reckange.

- Réalisation des adaptations nécessaires au poste de signalisation informatisé de Pétange dues aux basculements de la circulation ferroviaire sur le tronçon de ligne de Pétange à Dippach-Reckange.

- Réalisation des études et travaux relatifs à la mise en service d'une nouvelle surface de commande et de contrôle au poste de signalisation informatisé de Pétange.

- Pose et mise en service de la nouvelle voie droite entre Bascharage-Sanem et Dippach ainsi que le renouvellement de la voie existante entre Pétange et Bascharage-Sanem. Pose et mise en service de nouveaux appareils de voie.

- Pose de nouveaux supports caténaux entre Bascharage-Sanem et Schouweiler en vue de l'électrification de la deuxième voie.

▪ Aménagement de la tête Nord de la Gare de Luxembourg

- Etudes

- Construction d'un nouveau viaduc Pulvermühle: Les demandes d'autorisations nécessaires ont été introduites. Les travaux de génie civil ont été mis en soumission.
- Finalisation des études et mise en soumission des travaux d'études, de génies civil et technique et de charpente métallique en vue de la construction d'un parking en ouvrage.
- Poursuite des études en vue de la construction d'une couverture vitrée (Hall des Voyageurs) au parvis de la gare.
- Démarrage des études en vue de la construction d'une nouvelle consigne à bagages au sud du quai I de la gare.

- Travaux

- Adjudication des travaux de revêtement de sol du parvis de la gare de Luxembourg.
- Adjudication et démarrage de travaux d'assainissement de la zone nord des voies ferrées et du parvis de la gare de Luxembourg.
- Travaux de montage des ascenseurs.
- Travaux d'installation électrique force et lumière des souterrains en Gare de Luxembourg en cours.
- Adaptation et déplacement des câbles de signalisation et de télécommunications en vue de la modernisation des installations fixes dédiées aux voyageurs.
- Montage et mise en service d'un système d'information dynamique aux voyageurs dans le souterrain sud, le quai IV ainsi que les accès au souterrain sud.
- Remise à niveau des installations de traction électrique dans le cadre des travaux de reconstruction du souterrain Sud et d'adaptation des quais à voyageurs.
- Régularisation des caténaires des voies principales et remplacement des fils et câbles.

- **Gare de Luxembourg. Aménagements Têtes Sud et Ouest**

- Etudes

- Les études d'Avant-projet détaillé pour la réalisation d'une première phase de l'arrêt Howald ont été finalisées.
 - Finalisation des études en vue de la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,226 de la courbe de raccordement Sud (rue Muehlenweg).

- Travaux

- Réalisation des travaux de reconstruction du saut de mouton situé au point kilométrique 15,748. Le nouvel ouvrage a été mis en place le Weekend de la Toussaint 2007. Les travaux d'achèvement, qui prévoient également l'aménagement d'une aire de stockage avec quai de chargement, sont en cours et seront finalisés courant 2009.

- **Nouvelle gare ferroviaire à Belval-Usines**

- Etudes

- Les études d'exécution avancent conformément au planning.
 - Etudes pour l'aménagement des équipements de télécommunications.

- Travaux

- Les travaux ont débuté en février 2008 et avancent conformément au planning. La mise en service est prévue pour septembre 2010.

- **Nouvelle antenne ferroviaire de Belval-Usines à Belvaux-Mairie**

- Etudes

- Arrêt Belval-Lycée. Les études d'Avant-Projet Détaillé pour la construction de la passerelle Belval-Lycée dans sa forme définitive sont en cours.

- **P&R à Belval-Usines**

- Etudes

- Les études d'Avant Projet Sommaire (APS) ont été clôturées en décembre 2008. La mise en service du nouveau P+R est prévue en même temps que l'ouverture de la nouvelle gare Belval-Université.

- **Tunnel ferroviaire Gaalgebierg**

- Etudes

- Les études d'Avant-Projet Sommaire du tunnel ferroviaire Gaalgebierg sont en cours et seront clôturées au courant du premier trimestre 2009.

- **Arrêt provisoire Belval-Lycée**

- Etudes

- Réalisation des études géotechniques et poursuite des études au niveau Avant-Projet Sommaire en vue de l'aménagement d'un arrêt ferroviaire provisoire pour le futur lycée de Belval.

○ **Projets en relation avec « mobil 2020 – Mobilité déi beweegt »**

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

- Etudes
 - Les études d'exécution ont été achevées.

- Travaux
 - Les travaux d'équipement du Hall de Nettoyage sont en cours.
 - Les travaux d'équipement du Centre de Réparation Rapide sont en cours.
 - Le mur TGV a été finalisé dans sa longueur définitive.
 - Les travaux de montage de l'installation de lavage sont en cours.
 - L'installation de ravitaillement en diesel a été mise en service.
 - L'installation de ravitaillement en sable a été mise en service.
 - Finalisation des travaux de pose des voies et des appareils de voie des faisceaux R1 à R3 et des phases transitoires. Mise en service partielle des faisceaux R1-R3.
 - Centre de Réparation Rapide : Travaux de génie technique en cours pour le Centre de Réparation Rapide. Achèvement des travaux de gros-œuvre ; travaux de parachèvement en cours.
 - Hall de Nettoyage: Travaux de génie technique et travaux de parachèvement en cours.
 - Vérification du software d'exploitation du nouveau poste de signalisation informatisé PaiCR et du poste directeur de Luxembourg (PDL) et mise en service.
 - Mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé en date du 28 novembre 2008.
 - Fourniture, montage et mise en service d'un poste de commande téléphonique universel.
 - Fourniture, montage et mise en service de câbles de télécommunications. Electrification des faisceaux R1, R2 et R3 en 25.000 V / 50 Hz, équipement du hall à nettoyage, réalisation des travaux d'interface avec les secteurs « voyageurs » et « triage » de la gare de Luxembourg.

- Installation d'un système d'enclenchement informatisé au hall de nettoyage et au Centre de Réparation Rapide.
- Installation de 2 caténares escamotables au Centre de Réparation Rapide.

o **Entretien constructif**

▪ **Renouvellement et entretien aux bâtiments et ouvrages**

- Gare de Luxembourg
 - Réalisation des études en vue de la mise en conformité du Poste Directeur de Luxembourg et du bâtiment de la Direction.
- Gare de Luxembourg – Centre DMB
 - Remplacement de l'installation de chauffage.
- Ligne de Kautenbach à Wiltz
 - Achèvement 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 d'Ettelbruck à Diekirch
 - Lancement des études de faisabilité pour l'aménagement de deux arrêts ferroviaires supplémentaires sur la ligne d'Ettelbruck à Diekirch.
- 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.
 - Poursuite des études en vue de la suppression du passage à niveau 23a à Mersch avec construction d'un souterrain pour piétons. Mise en soumission et adjudication des travaux d'études géotechniques.
 - ❖ Gare d'Ettelbruck:
 - Poursuite des études en vue de la reconstruction du pont rivière situé au point kilométrique 46,930 (gare Ettelbruck).
 - Poursuite des études en vue de conforter l'ouvrage voûté situé au point kilométrique 47,072 en gare d'Ettelbruck.
 - Réaménagement partiel de l'installation de chauffage électrique à accumulation du Bâtiment Voyageurs

- ❖ Achèvement des travaux de remise en état complète de l'ouvrage du pont rivière au point kilométrique 54,147 (Michelau).
 - ❖ Poursuites des études relatives au réaménagement des parkings P&R écologiques en gares de Wilwerwiltz et Kautenbach.
 - ❖ Relancement des études relatives à l'agrandissement du parking P&R en gare de Troisvierges.
 - ❖ Démarrage des études relatives à l'aménagement de plates-formes dans le cadre de la réalisation de 2 nouveaux postes de traction à Drauffelt et à Colmar-Berg.
 - ❖ Démarrage de l'étude concernant la confection respectivement le renouvellement de drainages sur le tronçon de ligne Ettelbruck à Michelau (voie gauche).
- Ligne de Luxembourg à Wasserbillig
 - Gare d'Oetrange: Travaux d'infrastructures et d'assainissement de plates-formes en cours d'exécution.
 - Ligne de Pétange à Esch-sur-Alzette
 - Démarrage d'une étude d'expertise du viaduc en gare d'Esch-sur-Alzette entre les points kilométriques 14,497 à 15,245.
 - Poursuite des études en vue de la sécurisation des zones de talus instables de la ligne (points kilométriques 0,888 à 1,195, 2,050 à 2,300 et 3,180 à 3,200 et 8,700 à 9,000). Sécurisation provisoire d'urgence des talus 0,888 à 1,195 et 8,700 à 9,000.
 - Gare d'Esch-sur-Alzette; Bâtiment voyageurs: Achèvement des travaux d'aménagement de nouveaux bureaux pour CFL-Cargo.
 - Gare d'Esch-sur-Alzette; Bâtiment voyageurs: Travaux de mise en conformité des installations techniques.
 - Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen
 - Poursuite 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: Renouvellement complet de l'ancien Bâtiment Douanes et aménagement de la «Zone Opérationnelle Sud».
 - Poursuite des études en vue de la consolidation du mur de soutènement droit situé entre les points kilométriques 0,675 et 1,000 (ancien tunnel de Zoufftgen).
 - Renouvellement et prolongement du quai provisoire. Adjudication et réalisation des travaux.
 - Démarrage des études de faisabilité en vue de la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 11,615 (Fentange).
 - Poursuite des études de génie civil en vue de la suppression du passage à niveau 6 à Livange. Mise en soumission et adjudication des travaux d'études géotechniques.

- Ligne Bettembourg – Esch-sur-Alzette – Audun-le-Tiche
 - 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-sur-Alzette: Mise en conformité du bâtiment voyageurs et réaménagement pour les besoins de CFL-Cargo.

- Ligne Noertzange à Rumelange
 - Gare de Tétange: Renouvellement du quai à voyageurs en cours de réalisation. Réaménagement des installations d'éclairage.

- Ligne de Berchem à Oetrange
 - Poursuite des travaux de génie civil pour le renouvellement de huit passages inférieurs de la ligne.
 - Adjudication et réalisation des travaux relatifs au renforcement et à l'assainissement de la plate-forme ferroviaire sur divers tronçons de ligne.

- Ligne de Bettembourg à Dudelange
 - Achèvement des travaux de modernisation du souterrain et des quais à voyageurs en gare de Dudelange-Usines.

- Construction d'une plate-forme intermodale de ferroutage à Bettembourg
 - Travaux de la plate-forme de ferroutage achevés.
 - Réalisation d'un bassin de rétention sur le site. Travaux en cours d'exécution.

- Triage de Bettembourg-Dudelange
 - Construction d'un bâtiment modulaire pour le besoins de CFL-Cargo (manœuvres-visiteurs).

- Réseau ferré
 - Mise en soumission d'un contrat-cadre en vue de l'élimination de déblais pollués sur les chantiers du réseau.
 - 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.

- Réseau Tertiaire
 - Poursuite des études et expertises pour le viaduc de Differdange et pour le passage inférieur enjambant le contournement de Differdange.
 - Etudes pour le remplacement du poste moyenne tension 630 kVA sur le site Belval.

- Renouvellement et modernisation aux installations de voie
 - Gare Bertrange-Strassen
 - Renouvellement d'environ 700 m de voie courante et remplacement de 4 appareils de voie.
 - Ligne Luxembourg – Troisvierges
 - Augmentation de la capacité de ligne par l'aménagement d'une liaison d'appareils de voie supplémentaire en Gare de Dommeldange.
 - Renouvellement des installations de voie sur le tronçon entre Luxembourg et Heisdorf (voie droite sur environ 6.150 m) et dépose de la voie 807 en Gare de Dommeldange.
 - Ligne Zoufftgen – Bettembourg
 - Gare de Bettembourg. Aménagement de deux voies de garage et de réparation rapide dans le zoning intermodal.
 - Remplacement en continu de traverses et renouvellement mécanique de ballast existant par de la pierre naturelle entre les points kilométriques. 1,700 et 4,450 (voie droite).
 - Triage Central Bettembourg-Dudelange
 - Renouvellement des voies n° 201 et n° 302 au Triage central de Bettembourg-Dudelange sur une longueur totale d'environ 1.500 m.
 - Gare Oetrange
 - Renouvellement et modernisation des installations fixes en vue d'une optimisation des conditions d'exploitation de la gare d'Oetrange, comprenant l'aménagement d'une nouvelle liaison, substitution de 3.000 m de rails et renouvellement de 900 m de voie courante.
 - Ligne Petange – Esch-sur-Alzette
 - Entretien constructif de la voie courante par substitution en continu de traverses en bois sur le tronçon de ligne entre Pétange et Esch-sur-Alzette (voies droite et gauche) entre les points kilométriques 0,600 et 1,200 avec dégarnissage minimal du ballast.
 - Gare Belval-Usines
 - Renouvellement de 400 m de voie courante et remplacement de 3 appareils de voie.
 - Gare de Bettembourg
 - Renouvellement ponctuel de 10 appareils de voie en gare de Bettembourg.
 - Renouvellement des traverses de la voie 5 – sect. Voyageurs sur environ 700 m.

- Réseau Tertiaire - Site Esch-sur-Alzette-Belval
 - Renouvellement de différents tronçons d'une longueur totale d'environ 1.100 m, remplacement de 2 appareils de voie et remplacement de traverses sur environ 1.400 m.

- Réseau Tertiaire - Site Differdange
 - Renouvellement de différents tronçons d'une longueur totale d'environ 1.150 m, remplacement d'appareils de voie et remplacement de traverses sur environ 750 m.

- Réseau Tertiaire - Site Esch-sur-Alzette
 - Renouvellement de différents tronçons d'une longueur totale d'environ 150 m et remplacement de traverses sur environ 2.100 m.

- Réseau Tertiaire - Lignes interusines
 - Renouvellement de la voie 204 (Paeb-Padi) d'une longueur totale d'environ 800 m et remplacement de traverses de la voie 532 (Padi-HaneboEsch-sur-Alzette) sur environ 800 m.

- Adaptations et modernisation aux installations de signalisation, de télécommunication et de vidéosurveillance
 - Gare de Luxembourg
 - Adaptation du système d'annonce et de suivi automatique des trains du poste de signalisation de Luxembourg pour permettre la distinction entre trains voyageurs et mouvements de manœuvre.
 - Gare de Bettembourg
 - Pose d'un nouveau câble de télécommunications à longue distance entre Bettembourg (PDT) et Dudelange-Usines.
 - Construction d'une plate-forme intermodale de ferroutage.
 - ❖ Fourniture, montage et mise en service d'un équipement de vidéosurveillance et de sonorisation pour le Zoning intermodal.
 - ❖ Fourniture, montage et mise en service de portiques caméras pour le contrôle et l'identification des conteneurs dans le Zoning intermodal en gare de Bettembourg.
 - Triage Central de Bettembourg-Dudelange
 - Planification pour la modernisation des installations logistiques, à savoir le remplacement des asservisseurs de freins analogiques par des asservisseurs de freins informatisés (AFI).
 - Négociation d'un contrat-cadre avec DB Systemtechnik en vue:
 - ❖ d'évaluer l'état actuel des installations de tir au but au niveau des installations techniques et de l'exploitation;
 - ❖ de définir un concept de modernisation;
 - ❖ d'établir un devis pour les fournitures;
 - ❖ d'établir le cahier de charges pour les fournitures.
 - 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.
 - Étude pour l'aménagement d'installations de réchauffage d'aiguilles en gare de Roodt, Wecker et Oetrange.
 - Passages à niveau
 - Dans le cadre du projet de modernisation et uniformisation des passages à niveau sur le réseau CFL, des passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses (LED) et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée. Il s'agit en l'occurrence des passages à niveau no. 13, 14b et 52 de la ligne Luxembourg – Troisvierges et du passage à niveau no. 111b de la ligne Ettelbruck – Diekirch.
 - Une optimisation de la signalisation lumineuse a été réalisée au passage à niveau n° 17 de la ligne Luxembourg – Troisvierges,

aux passages à niveau n° 86 et 88 de ligne Bettembourg – Esch-sur-Alzette et aux passages à niveau n° 103a et 103b de la ligne Bettembourg - Dudelange.

- Le passage à niveau n° 27 a été réouvert à la circulation en sens unique direction Athus – Rodange. Une installation de signalisation lumineuse tricolore a été installée au carrefour en aval du PN.
 - Le passage à niveau n° 6 de la ligne Pétange – Luxembourg a été fermé à toute circulation routière et piétonne.
- Modernisation CSS
- Mise en service en décembre 2008 d'un poste de commande téléphonique universel.
- Réseau radio numérique intégré
- Préparation des sites des stations de base et élaboration des cahiers des charges techniques pour la fourniture, la pose et la mise en service de bâtiments préfabriqués et de mâts équipés servant aux appels d'offre relatifs à la réalisation du réseau GSM-R.
 - Demande des permis de construire des stations de base auprès des administrations communales.
 - Elaboration d'un document modèle comprenant toutes les exigences de reconnaissance du sol de fondation pour les mâts en béton des stations de base du futur réseau GSM-R et du cahier des charges respectif.
 - Système de qualification pour travaux d'étude géotechnique et de forage de reconnaissance du sol de fondation pour les sites du réseau luxembourgeois de la radio ferroviaire numérique intégrée.
 - Travaux d'étude géotechnique et de forage de reconnaissance du sol de fondation pour les sites du réseau luxembourgeois de la radio ferroviaire numérique intégrée.
 - Système de préqualification pour l'assistance technique à la planification des parties génie civil et équipements des sites du réseau luxembourgeois de la radio ferroviaire numérique intégrée.
 - Assistance pour planification technique, conseil en construction, conduite de chantier, métré en bâtiment et coordination des différents services.
- Réseau à fibres optiques
- Raccordement des postes de télécommande du réseau CFL au réseau de câbles à fibres optiques.
 - Etude et pose d'un câble à 192 fibres optiques dans le cadre du développement des autoroutes de l'information (Luxconnect).

- Adaptation et modernisation des installations de traction électrique
 - Ligne de Luxembourg à Troisvierges
 - Adaptation des installations de traction électrique suite à l'installation d'une nouvelle liaison d'appareils de voie à Dommeldange entre les points kilométriques 21,700 et 21,800.
 - Adaptation de l'interface des caténaires principale avec la sous-station de Walferdange au point kilométrique 22,822
 - Adaptation du plan découpage électrique en gare de Lorentzweiler entre les points kilométriques 26,300 et 28.900.
 - Poursuite des études en vue de la reconstruction du pont rivière situé au point kilométrique 47,072 (gare d'Ettelbruck).
 - Ligne de Luxembourg à Wasserbillig et ligne de Berchem à Oetrange
 - Remise à niveau des installations de traction électrique en gare d'Oetrange.
 - Exhaussement de la ligne bifilaire entre les points kilométriques 7,500 et 7,700 de la ligne Berchem – Oetrange.
 - Adaptations des installations de traction électrique entre Berchem et Oetrange, points kilométriques 8,400 et 11,500.
 - Triage de la gare de Luxembourg
 - Remise à niveau des installations de traction électrique en vue d'un passage unique de la tension 3 kV DC vers la tension 25 kV AC.
 - Electrification de 2 branchements simples dans la courbe de raccordement Hollerich.
 - Ligne de Pétange à Esch-sur-Alzette
 - Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de l'aménagement du nouveau arrêt «Belval-Usines».
 - Ligne de Bettembourg à Esch-sur-Alzette
 - Remise en conformité des installations de traction électrique entre les points kilométriques 1,000 et 7,700
 - Gare de Luxembourg
 - Réalisation des études de conception pour l'aménagement d'une nouvelle installation de téléconduite au Central Sous-Station.
 - Renforcement de l'alimentation électrique
 - Réalisation des études en vue de la construction des postes Auto-Transformateurs Leudelage, Mersch, Kleinbettingen, Hollerich, Colmar-Berg et Drauffelt.
 - Réalisation des études en vue de la construction des postes de traction Lorentzweiler-Sud et Lorentzweiler-Nord.

- **Projets Transport Public**

- Gare d'Esch-sur-Alzette

- Aménagement d'une nouvelle gare routière. Réalisation des études relatives aux constructions métalliques concernant les marquises sur quais bus. Mise en soumission des travaux de menuiserie métallique et adjudication des travaux. Travaux de génie civil en cours d'exécution. Adjudication et commencement des travaux de génie technique.

- **Le matériel roulant**

- **Le matériel de traction**

En date du 1^{er} octobre 2008, la SNCB a racheté aux CFL les deux automotrices électriques à courant continu 3 kV type «BREAK» n° 325 et 326 conformément à la convention du 6 octobre 1994.

En date du 31 décembre 2008, les CFL ont résilié le contrat de location des 13 voitures Corail du type B10tu, louées à la SNCF.

Eu cours du mois de décembre 2008 sont arrivées les deux nouvelles voitures pilotes commandées en 2007.

Fin décembre 2008, le Conseil d'Administration des CFL a marqué son accord pour commander 10 automotrices électriques à 2 niveaux bitension 1,5kV/25kV supplémentaires du type TER2N-ng auprès d'Alstom Transport. La livraison de la première automotrice est programmée pour le 31 juillet 2010 et la dernière automotrice sera livrée le 31 janvier 2011.

Les moyens de traction dont disposent les CFL au 31 décembre 2008 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;
- 10 locotracteurs;
- 4 locotracteurs en location.

Le matériel roulant voyageurs:

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comprend au 31 décembre 2008:

- 22 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz;
 - 12 automotrices électriques à 2 niveaux bitension 1,5kV/25kV;
 - 2 autorails Diesel doubles;
 - 16 voitures CORAIL;
 - 52 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 2^{ème} classe;
 - 15 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 1^{ère} et 2^{ème} classe;
 - 20 voitures pilotes à 2 niveaux de 1^{ère} et 2^{ème} 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.
- Le matériel remorqué fret

CFL-Cargo met tout en œuvre pour répondre à la demande croissante de transports ferroviaires. Et ce, notamment, en investissant continuellement dans son parc de locomotives.

- Le matériel roulant routier

Le Service Activité Voyageurs Bus dispose d'un parc routier comprenant 18 autobus standard interurbains, 20 autobus interurbains de 15 mètres ainsi que 20 autobus articulés, dont 12 autobus urbains à plancher surbaissé.

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

En 2008, 10 autobus de 15 mètres ont été fournis par Mercedes-Benz.

- **L'informatique**

Le Service Informatique se positionne en tant que prestataire de services et a mis sur pieds une relation contractuelle avec ses utilisateurs externes, essentiellement situés dans ses filiales. 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: il s'agit de CFL-Cargo, Sibelit, CLB, CFL-Immo, CFL-Evasion.

- Réalisations softwares

- Les CFL ont étendu l'utilisation du logiciel Railopt pour la planification quotidienne et la gestion des ressources de production de ses trains.
- L'upgrade de la plateforme logicielle HR-Access de gestion des ressources humaines CFL a été mené à bien.
- Une refonte complète de l'Intranet CFL sous Sharepoint a été opérée.

- Avant-projets

Diverses études ont été menées à bien, dont notamment,

- la réalisation d'un prototype pour la gestion des contrats et facturation des activités de transport marchandise dans SAP.
- la participation à la définition d'outils informatiques métiers pour la filiale CFL-Cargo et pour divers services des CFL.
- la participation au volet informatique de projets européens d'interopérabilité.

- Infrastructure informatique

- Les CFL ont équipé et connecté à leur réseau, informatique différents postes de travail de CFL-Cargo situés dans l'enceinte d'ArcelorMittal afin de préparer la mise en production du logiciel Dispolino.
- Vingt-cinq pourcents du parc des stations de travail CFL ont été renouvelés.
- De nouvelles infrastructures informatiques ont été mises en place sur les sites de CFL-Cargo à Esch-sur-Alzette, au triage de Bettembourg, au Centre de Psychologie, chez CFL-MM et auprès de Sibelit.

- Divers

- Le Service Informatique s'est adjoint les services de trois nouveaux collaborateurs dans les domaines de l'administration réseau, l'administration bases de données et du développement d'applications.

2.2. Les transports publics

2.2.1. Les transports publics par rail

Les transports nationaux

Les comptages ont permis d'enregistrer une progression considérable de 7,30 % par rapport à l'exercice 2007.

	2007	2008
Total annuel	16.433.541	17.636.533
Nombre (hebdomadaire) de clients du lundi au vendredi	14.166.176	15.377.069
Nombre (hebdomadaire) de clients les samedis	1.249.449	1.319.864
Nombre (hebdomadaire) de clients les dimanches	1.017.916	939.600

Pour ce qui est des recettes réalisées dans le cadre du Service Public au cours de l'exercice 2008, une diminution de 7 % du chiffre d'affaires a pu être constatée par rapport à celui se rapportant à l'exercice 2007. Ceci est surtout dû aux modifications de la tarification zonale introduites au 1^{er} juillet 2007 qui a pris son impact pendant toute l'année 2008. Les recettes de la vente des billes ont diminué de l'ordre de 9,75 %, celles des abonnements nationaux de 7,54 % tandis que les recettes de la vente des carnets nationaux ont augmenté de 1,5 %.

Relevons que le nombre des titres de transport de la tarification zonale vendus en 2008 a augmenté de 11,56 % par rapport à 2007, ce qui est surtout dû à la progression de la vente des billets nationaux (+ 16,57 %). Par contre, le nombre d'abonnements vendus a diminué de l'ordre de 9,91 %.

- Prestations

Pour l'année horaire 2008, 1.503 sillons de trains 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 1.503 sillons représentaient 346.997 trains prévus de parcourir 8.333.056 km. Côté trains voyageurs, on note 252.119 trains ayant parcouru 6.213.600 km. Par rapport à 2007, le nombre de trains voyageurs a augmenté de 2,26 %, le kilométrage parcouru a diminué de 2,15 %.

- Infractions tarifaires

En 2008, le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité 3.608 infractions au cours de l'année 2008 dont

- 56,6 % ont été régularisées par paiement;
- 4,8 % ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.);
- 38,6 % sont en cours de traitement.

- Sécurité

Dans le domaine de la sécurité au travail, le Service activités voyageurs (AV) a

- suivi l'application des procédures du «Safety Management System» (SMS);
- procédé aux adaptations des procédures SMS;
- réalisé 24 audits de sécurité;
- procédé aux enquêtes d'accidents et d'incidents.

- Le Personnel d'accompagnement des trains

Pendant l'exercice 2008, il a été procédé à 3 recrutements externes.

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

- Cours de formation de base - Réglementation Infrabel;
- Cours de formation «1^{er} 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 applicable aux sections frontières;
- Suivi et accompagnement des agents PAT par les Responsables d'Equipe PAT sur le terrain;

- Cours et formation portant sur la nouvelle réglementation d'exploitation technique applicable au 2 février 2009.

- Réglementation

Le Service AV a

- élaboré une documentation à l'intention des agents PAT CFL concernant l'exploitation technique sur le réseau SNCF;
- 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).
- élaboré une documentation à l'intention des agents PAT CFL concernant l'exploitation sur le réseau SNCF;
- participé aux travaux de révision des consignes frontières voyageurs CFL-SNCB, CFL-SNCF;
- participé aux travaux d'élaboration des consignes frontières CFL-DB Regio Südwest BD Fv AG;
- participé aux travaux d'élaboration d'un bulletin de freinage commun CFL-SNCB-SNCF.

- **Les transports régionaux transfrontaliers**

L'année 2008, encore plus que l'année 2007, 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 considérable de 15,50 % par rapport à l'exercice antérieur, déjà marqué par une croissance de 13,25 %, pour être vendu à 7.500 exemplaires par mois en moyenne;
- les cartes-train mensuelles SNCB-CFL, dont notamment la relation Arlon-Luxembourg, destinées aux navetteurs fer belges, vendus à 25.000 exemplaires en 2008, représentent une augmentation considérable de quelque 15,00 % 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, continuent à progresser de plus de 50 % par rapport à l'exercice antérieur.

2.2.2. Les transports publics par route

Le réseau des transports publics par route au Grand-Duché est exploité par trois groupes d'opérateurs, à savoir:

- Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), comprenant 31 entreprises privées et le service des autobus CFL. Les attributions du RGTR consistent dans une couverture de tous les besoins de transports publics dans le Grand-Duché qui ne sont assurés ni par le chemin de fer, ni par une organisation de transport locale.
- Le Syndicat des Tramways Intercommunal du Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE), composé de 9 communes. Les autobus des TICE exploitent les transports publics à l'intérieur des communes syndiquées tout en assurant une complémentarité aux trains et aux lignes régionales RGTR.
- Les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL), service exploitant les lignes publiques urbaines à l'intérieur du territoire de la Ville.

La Direction des Transports Publics au Ministère des Transports est en charge de toute l'organisation du RGTR et assure la coordination avec l'offre des opérateurs TICE et AVL.

- **Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR)**

Suite à l'adaptation par le Conseil de l'Union Européenne d'une réglementation nouvelle relative aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, le Ministère des Transports avait soumis à un examen juridique la forme d'attribution des lignes publiques au Grand-Duché. L'avis y relatif lui avait été soumis fin 2007, tout comme le résultat d'un audit sur les coûts d'exploitation des services de transport public.

Les contrats de service publics dans le cadre du RGTR venant à échéance en 2009, les négociations entre le Ministère des Transports et les opérateurs concernés ont été poursuivis en 2008 pour aboutir à un accord ayant permis aux deux parties de signer des nouveaux contrats de concession de service public en date du 18 novembre 2008.

Pour être conforme à la nouvelle réglementation européenne (CE 1370/2007) qui entrera en vigueur fin 2009 la nouvelle formule de contrat se base sur la jurisprudence de l'arrêt «Altmark», maintenant de cette façon le système d'attribution directe des prestations de transport en respectant les quatre conditions cumulatives suivantes:

- Les services de transport public à attribuer et ses obligations doivent être clairement définis.
- La compensation financière doit être préalablement établie de façon objective et transparente pour tous les opérateurs.
- La compensation ne doit pas dépasser le coût réel auquel s'ajoute un bénéfice raisonnable.
- Le choix d'une entreprise doit se faire sur base d'une analyse des coûts d'une entreprise moyenne bien gérée incluant un risque économique pour cette raison.

Les nouveaux contrats contiennent, outre une consigne d'exploitation de service et d'une formule des critères de rémunération des prestations, également une formule d'intéressement qui indique des critères incitatifs de performance à atteindre par les opérateurs sous le risque d'être sanctionné sur la partie variable de la rémunération versée par l'Etat. Les nouveaux contrats entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2009 pour une durée de 10 ans.

o L'exploitation du RGTR

Fin 2008, 289 lignes publiques et scolaires d'autobus ont été exploitées contre 273 en 2007.

Le nombre d'autobus en service en 2008 a été de 718 contre 682 en 2007.

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

2006:	37.749.292 km par an
2007:	40.643.561 km par an
2008:	43.107.364 km par an

Les frais d'exploitation à charge du budget de l'Etat ont évolué de la façon suivante:

2006:	95.682.672 euros
2007:	104.263.682 euros
2008:	116.869.853 euros

Le nombre de voyageurs transportés par jour a augmenté de 124.500 à 133.800 (+ 7,5 %). Le seuil de 40 millions de passagers par an a donc été dépassé en 2008!

- Amélioration de l'offre de transport public par route

Depuis janvier 2008 les nouvelles lignes suivantes ont été créées:

- Lignes régulières nationales

219	Bertrange – Helfent – Luxembourg-Bonnevoie (cadence 20 minutes)
558	Ettelbrück – Diekirch – Centre Militaire (2 a.r.)
568	Vianden/Gare – Ville Haute (extension)
657	Wilwerwiltz – Siebenaler – Reuler (8 a.r.)
720	Contern-Z.I. – Sandweiler-Gare (cadence 60 min.)

- Lignes régulières transfrontalières

300	Hayange – Thionville – Luxembourg-Kirchberg
159	Losheim – Mettlach – Orscholz – Remich – Luxembourg

- Lignes scolaires

191	Hellange – Frisange – Geesseknäppchen
199	Rumelange – Kayl – Geesseknäppchen
517	Roodt – Redange – Diekirch
584	Michelbouch – Vichten – Redange
586	Saeul – Redange
588	Eischen – Hobscheid – Redange
597	Heispelt – Grevels - Redange
599	Dellen – Mertzig - Redange
634	Breidfeld – Troivierges – Wiltz
934	Waldorf – Fouhren
936	Broderbour – Folkendange – Diekirch

- Lignes supprimées

700	Münsbach – Kirchberg
938	Folkendange – Stegen

- Modification importantes apportés aux lignes existantes

115	(Eurobus) Howald – Gare – Kirchberg – Aéroport augmentation de la cadence de 15 à 10 minutes
118	Trier – Luxembourg introduction d'un horaire cadencé toutes les heures de 8h00 à 19h00 ajoute 7 courses aux heures de pointe
155	Saarlouis – Luxembourg horaire cadencé toutes les heures
290	Mersch – Luxembourg renfort aux heures de pointe – horaire cadencé de 20 minutes également le samedi
307	Bettembourg – Esch-sur-Alzette

	horaire cadencé toutes les 30 minutes desserte de la commune de Mondercange
628	Weiler – Troine – Wiltz horaire cadencé toutes les 120 minutes
635	Troisvierges – Wincrange – Wiltz horaire cadencé 60/120 minutes

Des renforts aux heures de pointe ont été introduits sur 28 lignes.

Des services de dimanches et jours fériés ont été créés sur les lignes suivantes:

130	Machtum – Grevenmacher – Luxembourg
215	Bsacharage – Dippach - Luxembourg
240	Clemency – Garnich – Luxembourg
450	Remich – Grevenmacher
504	Haller – Larochette – Ettelbrück
555	Ettelbrück – Hosingen – Weiswampach – Schmett

- o Le transport transfrontalier routier

Compte tenu de la forte demande des travailleurs frontaliers de pouvoir recourir à une offre de transport public vers le Grand – Duché à partir de leurs domiciles, le Ministère des Transports a développé un plan stratégique suivant lequel des lignes d'autobus RGTR assurent des transports transfrontaliers adaptés aux besoins de ces travailleurs.

En détail, cette offre se présente comme suit à partir des différents pays voisins:

- Belgique – Luxembourg

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

330	Aubange – Athus – Pétange (toutes les heures)
218	Selange – Messancy – Luxembourg (heures de pointe)
815	Arlon – Colmar/usines
537	Bastogne – Wiltz – Ettelbrück (toutes les heures)

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

- 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 dans le cadre du RGTR, en coopération avec les opérateurs français SEMITUL et TRANSFENSCH:

300	Hayange – Thionville – Luxembourg
307	Ottange – Rumelange – Luxembourg
322	Rédange – Belvaux – Esch-sur-Alzette
398	St. Charles – Longwy – Mont St. Martin – Rodange
399	Saulnes – Herserange – Longlaville – Rodange
Meuse-Express	Étain – Aumetz – Esch-sur-Alzette – Luxembourg

Cette première ligne, introduite en 2008 fonctionne toutes les 15 minutes aux heures de pointe et toutes les 30 minutes de 5h00 à 23h00.

Le tarif luxembourgeois est appliqué sur l'ensemble des lignes transfrontalières prémentionnées. Vu la longueur sur le territoire français de la ligne 300, le tarif de base luxembourgeois y est augmenté.

- 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:

116	Sweich – Sirzenich – Luxembourg
118	Trier – Mesenich – Luxembourg
132	Nittel – Grevenmacher – Luxembourg
134	Konz – Grevenmacher – Luxembourg
155	Saarlouis – Mertzig – Luxembourg
156	Perl – Luxembourg
157	Saarbourg – Wincheringen – Luxembourg
158	Orscholz – Luxembourg
159	Losheim - Luxembourg
401	Bitburg – Echternach – 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 et adaptées aux besoins en 2008.

178	Fentange – Mondorf – Perl
182	Remich – Schengen – Perl

La tarification luxembourgeoise est appliquée sur toutes les lignes prémentionnées. Un tarif augmenté y est exigé vu les destinations plus éloignées en Allemagne. Sur la ligne 132, seulement le tarif luxembourgeois est valable.

- o Les Tarifs

En date du 20 septembre 2008, le nouveau système de tarification électronique e-go a été mis en place sur le réseau national des transports publics par rail et par route.

Des milliers de cartes à puce sont depuis en circulation permettant aux voyageurs de charger et de valider ces cartes dans les oblitérateurs (sans contact) installés dans les autobus et sur les quais des gares CFL.

Pendant une phase transitoire, l'ancien système de billetterie sera maintenu en fonction afin de permettre le développement du système de vente électronique au niveau du réseau de vente et l'usage des anciens titres de transport en circulation.

Des automates de vente seront installés à 12 endroits différents pour compléter le réseau de vente. Les guichets de vente sont équipés des appareils permettant le chargement des cartes à puce.

En décembre 2008, le Ministre des Transports a conclu une convention avec la Communauté des Transports (C.d.T) lui conférant la gestion future du système e-go à partir du 1^{er} janvier 2009.

- o 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 171, est attaché au poste central de Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbruck.

Luxembourg	Echternach	Ettelbruck
135	20	16

Pendant l'exercice 2008, le personnel de conduite a totalisé 5.138.573 km, dont 4.903.543 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 58 autobus, tous équipés par systèmes de localisation par GPS, et 210 véhicules de service.

- **Le syndicat des TICE**

Regroupant les 9 communes du Sud du Grand-Duché: Esch-sur-Alzette, Pétange, Bascharage, Differdange, Sanem, Schifflange, Rumelange, Kayl et Dudelange, le syndicat des TICE exploite 11 lignes d'autobus régulières sur bas d'une convention conclue avec le Ministère des Transports en 1979.

Cette convention garantit aux TICE la prise en charge par l'Etat des frais d'exploitation des 11 lignes définies suivant les critères de rémunération appliqués au RGTR.

En 2008, les 80 autobus des TICE ont parcouru 5,2 millions de kilomètres. Ils ont transporté 25.600 passagers par jour ouvrable, soit 7.000.000 voyageurs par an.

Au niveau de son offre le syndicat des TICE a prolongé la ligne 4 Kayl – Schifflange – Esch/Gare jusqu'au nouveau site Belval dans sa cadence de 15 minutes à partir du 1^{er} novembre 2008.

A la même date, en accord avec les autorités communales de Mondercange et le Ministère des Transports, une nouvelle ligne a été installée sur la relation Esch/Gare – Hôpital – Ehlerange – Mondercange (ligne 17) circulant suivant un horaire cadencé de 30 minutes.

Enfin le trajet de la ligne 3 Esch – Belvaux – Soleuvre a été modifié de façon à assurer une desserte de la partie Sud du site Belval.

- **Les Autobus de la Ville de Luxembourg**

Les autobus de la Ville (AVL) exploitent un réseau à caractère urbains situé à l'intérieur du territoire de la Commune de Luxembourg.

Certaines lignes du RGTR sont coordonnées avec les lignes des AVL sur base d'une convention Etat/Ville de 1986 qui garantit à la Ville une prise en charge des frais d'exploitation par le Ministère des Transports suivant les critères en vigueur au RGTR. 2/3 des prestations sur ces lignes sont assurées par des entreprises privées du RGTR. 1/3 des prestations sont assurées par du matériel roulant appartenant à la Ville.

Le 15 septembre 2008, la Ville de Luxembourg a réalisé une réorganisation de son réseau de transport public, y incluant certaines lignes coordonnées avec le RGTR.

Ainsi la ligne 230 (AVL 1) Strassen – Luxembourg/Gare – Gasperich – Kohlenberg a été réduite sur le seul trajet entre Strassen et Luxembourg/Gare.

La ligne 220 (AVL 11) Bertrange – Luxembourg/Gare a été divisée en 2 lignes avec comme trajet commun la partie Bertrange – Luxembourg/Centre. A partir du Centre la ligne 219 (AVL 6) continue vers Luxembourg/Gare – Bonnevoie, la ligne 220 (AVL 7) continue vers Kirchberg.

La ligne 147 (AVL 9) Senningerberg – Neudorf – Luxembourg/Gare n'a pas été modifiée.

La ligne 280 (AVL 10) Steinsel/Walferdange – Luxembourg/Gare a changé de numéro (10 vers Steinsel et 11 vers Walferdange).

- **Différentes réalisations dans le réseau des Transports publics par route.**

- Novabus

Depuis le 1^{er} mai 2008, le service Novabus est exploité pour le compte du Ministère des Transports et ce pour une durée initialement annoncée d'un an.

Le service Novabus est un service individuel spécialement offert à des personnes réduites dans leur mobilité et qui en conséquence optent plutôt pour ce moyen de transport au lieu de recourir aux transports publics. De par sa nature, ce service est presté à la demande individuelle. Il ne fait donc pas partie des transports publics mais en constitue une alternative.

Les véhicules utilisés sont des minibus (offrant 9 places assises) qui sont équipés d'une rampe pour faciliter l'accès par les personnes se déplaçant en chaise roulante. Une quinzaine d'entreprises de transport exploitent le service en question. Ces entreprises sont regroupées par région au niveau national afin d'offrir leurs services parmi les habitants de la région et afin de diminuer de longs trajets effectués éventuellement à vide.

Le prix par voyage est de 10 euros (15 euros aller-retour) à payer par le client.

L'utilisation du Novabus a évolué comme suit:

mois	nombre de clients
mai	300
juin	449
juillet	638
août	622
septembre	588
octobre	870
novembre	* 950
décembre	* 1.000

* estimation

Les frais d'exploitation, qui en phase de projet-pilote sont supportés par le crédit budgétaire destiné au transport des élèves handicapés vers les centres d'éducation différenciée, se chiffrent à plus de 100.000 euros par mois, soit un total de ± 600.000 euros pour l'exercice 2008.

- Les autobus aux systèmes de propulsion alternatifs

Des nouvelles générations d'autobus à propulsion hybride ont été présentés au Grand-Duché. Un colloque y relatif a eu lieu en présence des constructeurs d'autobus européens le 23 octobre 2008, alors qu'une convention fut signée à la même occasion ayant eu pour objet la mise en place d'une première génération d'autobus hybrides sur les lignes publiques luxembourgeoises dans 2 ans.

- Le «Rufbus»

Un projet-pilote de minibus répondant aux appels de la population en vue de compléter l'offre de transport public a été lancé dans le Canton Capellen en date du 1^{er} juillet 2008 pour une période d'essai d'un an.

Pour ce qui est détails ainsi que des résultats y relatifs, il est renvoyé à la rubrique «Verkeiersverbond» (C.d.T).

- Infrastructures

Au niveau des infrastructures en faveur du transport public par route, il y a lieu de relever la réalisation de deux terminaux pour autobus à Kirchberg/Reha Center et à Sandweiler/rue d'Itzig. Les frais relatifs à ces constructions ont été portés par le budget de l'Etat de l'exercice 2008.

Enfin en septembre 2008 le projet de réaménagement de la Gare routière à Esch-sur-Alzette a été entamé.

Une nouvelle conception de quais d'autobus d'une plus grande capacité, une protection contre les intempéries, ainsi que les locaux de séjour, de vente et des installations sanitaires y seront réalisés pour compte du Ministère des Transports en collaboration avec les CFL et la Ville d'Esch-sur-Alzette.

La fin des travaux y relatifs est attendue début 2009.

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:

- Par le vote de la loi du 16 août 1968 portant création d'un Centre de Logopédie et de services audiométriques et orthophoniques (création d'un établissement d'enseignement logopédique en faveur «des enfants sourds, durs d'oreille et atteints de troubles de la parole»), l'Etat luxembourgeois a précisé ses responsabilités envers ceux des enfants dans notre société qui, de par leurs particularités sensorielles, caractérielles ou mentales, se trouvent dans l'impossibilité de suivre l'enseignement traditionnel.
- Conformément à l'article 8 de la loi précitée, l'organisation des transports en la matière incombe à l'Etat et plus particulièrement au Ministère des Transports.
- Par le vote de la loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée, l'Etat luxembourgeois a créé la base légale permettant l'institution de centres d'éducation différenciée, appelés à garantir à ceux des enfants de notre société qui ne sont pas à même de suivre l'enseignement normal, une instruction particulière adaptée à leur état.
- Conformément à l'article 8 de la loi précitée, l'organisation des transports en la matière incombe à l'Etat et plus particulièrement au Ministère des Transports.

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

- 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.
- 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.
- 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 millions de francs luxembourgeois (\pm 200.000 euros).

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 2.000 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 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

- **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).

- **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 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 Ministère 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 Blannenheem à Berschbach ou l'Institut pour Déficients Visuels à Bertrange);
- de l'organisation des transports spécifiques vers le Centre de Rééducation Nationale (CNRF) (actuellement \pm 100 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:

Poids maximum total d'un minibus vide adapté	2.730 kg
Poids d'une chaise électrique chargée	400 kg
Poids moyen d'un chauffeur	70 kg
Total	3.200 kg

Poids maximum total autorisé d'un minibus (code de la route): 3.500 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)

Deux possibilités pointent à l'horizon:

- 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);
- 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 données statistiques

- **Extension progressive de lignes:**

année	nombre de courses journalières
1991 – 1992 (avant la réorganisation)	66
1992 – 1993 (1 ^{ère} phase de la réorganisation)	88
1993 – 1994	98
1994 – 1995	122
1995 – 1996	130
1996 – 1997	148
1997 – 1998	161
1998 – 1999	191
1999 – 2000	202
2000 – 2001	211
2001 – 2002	237
2002 – 2003	268
2003 – 2004	292
2004 – 2005	307
2005 – 2006	321
2006 – 2007	387
2007 – 2008	516

- dont diverses courses ne fonctionnent qu'une ou deux fois par semaine;
- dont diverses courses concernent l'insertion ou la réinsertion d'handicapés physiques dans la vie professionnelle;
- dont diverses courses fonctionnent dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire).

- **Moyens de transports utilisés**

année	1993 1994	1994 1995	1995 1996	1996 1997	1997 1998	1998 1999	1999 2000	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004	2004 2005	2005 2006	2007 2008
Minibus (9 places)	71	91	97	115	125	150	161	156	175	195	227	286	302	423
Bus (17 places)	17	16	16	18	24	28	30	44	46	49	42	44	46	50
Bus (30 places)	4	6	6	5	4	5	4	4	6	4	8	16	17	19
Bus (> 30 places)	6	9	11	10	8	8	7	7	10	20	15	20	22	24
Total	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268	292	321	387	516

- **Kilométrage journalier parcouru**

année	1993 1994	1994 1995	1995 1996	1996 1997	1997 1998	1998 1999	1999 2000	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004	2004 2005	2005 2006	2007 2008
Minibus (9 places)	11.005	14.364	16.603	20.226	21.433	25.628	26.339	28.070	32.665	35.165	40.975	51.050	53.270	74.613
Bus (17 places)	2.058	2.150	2.405	2.905	3.585	4.625	5.558	7.303	9.225	9.895	7.565	8.525	8.775	9.538
Bus (30 places)	230	760	770	630	530	635	545	547	825	610	1.925	2.315	2.515	2.810
Bus (> 30 places)	650	1.025	1.340	1.160	885	950	820	940	1.635	3.525	3.365	3.575	4.175	4.555
Total	13.943	18.299	21.118	24.921	26.433	31.838	33.262	36.860	44.350	49.195	53.830	65.865	68.735	91.516

- **Clientèle transportée**

Nombre des élèves transportés journallement	± 1.500 unités
Séjours d'observation de courte durée par an	± 1.800 unités
Changements d'adresse définitifs d'élèves nécessitant le réaménagement intégral des trajets arrêtés en début d'année scolaire	± 300 unités par an
Changements d'adresse temporaires d'élèves nécessitant le réaménagement partiel des trajets journaliers existants	± 500 unités par an

2.4. Les activités de la Communauté des Transports

2.4.1. Projets du Verkéiersverbond

- **Horaire intégré**

L'horaire intégré électronique, élément clé relatifs aux informations pour la clientèle, est un outil important pour les collaborateurs de la Centrale de Mobilité. La gestion des données et l'évolution de l'outil informatique représentent une partie essentielle des tâches du Verkéiersverbond. Au fil de l'année 2008, les modules supplémentaires introduits «porte à porte» et «cartographie» ont été adoptés d'emblée par les utilisateurs, ce qui représente un avantage essentiel pour l'accès à l'information. Ainsi les utilisateurs sporadiques peuvent faire des recherches sans connaître le nom de l'arrêt.

L'horaire intégré a été amélioré en 2008 et de petites incohérences ont été éliminées. En outre les informations concernant les perturbations ont été intégrées directement dans la recherche de connexions par le biais du module HIM (Hafas Information Manager) ce qui permet un meilleur flux d'informations.

Par ailleurs, les travaux se sont surtout concentrés sur une amélioration de la base des données. Dans ce contexte, citons le choix des points de connexion entre les réseaux des transports publics du Grand-Duché de Luxembourg, de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat, contribuant à la réalisation d'une base de données d'horaires commune, nécessaire dans le cadre de EU-Spirit. Ce traitement des données constitue une première étape vers un horaire intégré transfrontalier.

La principale démarche effectuée en 2008 a consisté dans la modification de la gestion des données entraînant la résiliation du contrat avec DB Systel. La Communauté des Transports a pris les mesures nécessaires pour pouvoir gérer indépendamment la base des données afin d'alimenter l'horaire intégré à l'aide du logiciel de gestion IVU-pool qui contribue ainsi à l'amélioration de la qualité des informations mises à disposition. Au-delà des modifications ponctuelles d'horaire et d'offre de services occasionnels (Ruffbus, Fouerbus, Nightbus, etc.) peuvent être intégrés directement dans la base de données, ce qui permet au client d'obtenir aussitôt une information complète. Ces modifications d'ordre organisationnel permettent une nette amélioration de la qualité du service.

- **Extensions du site internet**

Mise au point d'un portail pour les navetteurs

Depuis quelques années, l'augmentation du flux des navetteurs provenant des régions frontalières vers Luxembourg-Ville cause fréquemment des embouteillages sur les voies d'accès à la capitale. Ainsi les navetteurs frontaliers représentent un élément clé dans la stratégie de mobilité au Grand-Duché de Luxembourg. Cette situation ainsi que les coûts croissants dus à la mobilité, accompagnés d'une prise de conscience accrue de l'environnement, favorisent un changement de comportement de mobilité au quotidien. Certains optent pour les transports en commun, d'autres pour le covoiturage. Cette forme de mobilité s'avère particulièrement prometteuse, comme la plupart des personnes dispose de plages d'horaires et de zones de travail similaires, évitant ainsi que la majorité des véhicules ne soit occupée que par une seule personne.

Toujours dans l'optique de l'amélioration des transports publics, la Communauté des Transports encourage les modes de transport alternatifs et se réjouit de cette tendance tout en s'efforçant de mettre en place les conditions générales nécessaires. Une première étape consiste à mettre une centrale de covoiturage à la disposition des personnes intéressées.

Pour ce faire, la Communauté des Transports va compléter son site internet www.mobiliteit.lu par une centrale de navetteurs. Un premier pas dans cette direction a été réalisé en 2008. Une première version test d'un portail pour navetteurs est actuellement disponible. Ce portail complété par une page d'information correspondante sur le site mobiliteit.lu et devrait être accessible au public au cours du premier semestre 2009.

2.4.2. Système billettique électronique e-go

La Communauté des Transports a contribué en 2008 à la finalisation du système billettique électronique «e-go» jusqu'à son introduction en septembre 2008 et a joué un rôle actif dans le cadre du pilotage et de la coordination du projet en participant à toutes les réunions au cours desquelles des décisions ont été prises d'ordre organisationnel et technique. Le Verkéiersverbond a mené la campagne de communication par le biais de différents médias et s'est chargée du lancement de «e-go», entre autres, par une conférence de presse. En tant que responsable de la communication le Verkéiersverbond a conçu plusieurs dépliants mis à la disposition du personnel des exploitants des transports en commun et du personnel des différents points de vente.

Afin d'être en mesure de reprendre les activités opérationnelles en 2009, les préparatifs nécessaires ont été réalisés au cours de l'année 2008 sous forme d'une prise en charge. Celle-ci a été réglée dans une convention, conclue et signée fin 2008 entre le Ministère des Transports agissant en tant que propriétaire du système, et le Verkéiersverbond. En vue de la gestion journalière des activités opérationnelles «e-go», le Verkéiersverbond a pris les dispositions nécessaires avec les sous-traitants afin de garantir une transition sans failles. Au cours de l'année 2009, l'ensemble du système «e-go» sera soumis à un appel d'offres public.

2.4.3. Projet pilote « Ruffbus Kanton Capellen – besser virukommen »

Dès 2007, le Verkéiersverbond a mené les préparatifs en vue du lancement d'un projet pilote d'un transport à la demande. Ce projet a été lancé au 1^{er} juillet 2008 en coopération avec toutes les communes du canton de Capellen, lesquelles ont contribué au financement du projet. Par ce projet pilote le Verkéiersverbond devrait acquérir de premières expériences sur l'utilisation de ce mode de déplacement dans une zone type. Le canton de Capellen est à cet égard une zone pilote idéale, car il est composé à la fois de zones urbaines et de zones rurales. Cette région reflète les conditions comparables à celles présentes au niveau national. Le Ruffbus, qui ne circule que sur demande, pourra compléter ou remplacer les lignes de transport en commun existantes. Cette offre n'est pas en concurrence avec les taxis privés, car le transport à la demande combine des parcours similaires et ne garantit pas un transport direct entre le lieu de départ et le lieu de destination. Suivant le nombre d'usagers, la durée du parcours peut donc varier. Après une période d'essai d'un an, le projet pilote «Ruffbus Kanton Capellen» fera l'objet d'une analyse fondée. Sur base des résultats et conclusions retenues, le Verkéiersverbond émettra des propositions qui seront soumises au Ministère des Transports.

Les différents supports de communication ont été élaborés par le Verkéiersverbond et ont été distribués à tous les ménages du canton ainsi qu'à tous les endroits stratégiques dans les communes impliquées dans le projet. L'exécution du service est réalisée par un sous-traitant.

2.4.4. Concepts de mobilité

Une des missions du Verkéiersverbond consiste à élaborer ou à accompagner des plans de mobilité. La direction de planification du Verkéiersverbond dispose de solides connaissances lui permettant de concrétiser des plans de mobilité dans différents secteurs avec l'assistance de bureaux spécialisés. Le Verkéiersverbond a notamment joué ce rôle dans le cadre de l'élaboration du concept de mobilité Belval. Par ailleurs, le Verkéiersverbond gère également les concepts de mobilité des entreprises. Ce service s'adresse à toutes les entreprises, organisations, administrations ou instituts, sis au Grand-Duché de Luxembourg, souhaitant améliorer ou modifier la mobilité dans leur propre entreprise.

- **Concepts de mobilité entreprises**

Le Verkéiersverbond conseille les entreprises dans le cadre de la mise au point d'un plan de déplacement ou en cas de problème en ce qui concerne la mobilité quotidienne et s'efforce de soumettre aux acteurs responsables des propositions visant à améliorer certains déficits dans l'offre des transports en commun. La problématique croissante des transports fait que de plus en plus d'entreprises ont recours à ce service. Dans ce contexte, plusieurs actions communes ont été réalisées en 2008 avec les entreprises Sofinter, RTL Group et l'Hôpital de Kirchberg. Les actions se sont basées sur des campagnes d'information et de communication ciblées ainsi que sur certaines améliorations dans les transports en commun. Les établissements respectifs peuvent prendre recours à tout moment auprès du Verkéiersverbond.

- **Concept de mobilité Belval**

Le concept de mobilité Belval est un volet important de l'évolution de la surface de reconversion Belval dans les communes d'Esch-sur-Alzette et de Sanem. Les travaux sur ce concept ont été achevés en 2008 et peuvent donc être soumis aux responsables politiques. Les premiers résultats ont déjà été présentés lors d'une conférence de presse organisée dans le cadre de la semaine de la mobilité en septembre 2008. Il s'avère important d'évoquer la bonne coopération au sein du groupe de travail «Mobilité», piloté par le Verkéiersverbond.

Le concept prévoit trois phases pour la mise en place de l'offre des transports en commun afin d'atteindre l'objectif ambitieux d'une part modale des transports publics et de la mobilité douce de 40 %.

- **Concept de mobilité transfrontalière SMOT (Schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine – Luxembourg)**

Le SMOT (Schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine – Luxembourg) est un projet commun du Ministère des Transports luxembourgeois et de la Région Lorraine. Au cours du deuxième semestre de l'année, le Verkéiersverbond a été chargé de réaliser les travaux pour la seconde phase du concept de mobilité SMOT. Ces travaux portent sur l'élaboration d'une expertise sur les projets et mesures à réaliser dans le cadre de la mobilité transfrontalière entre la Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg. L'objectif est de mettre au point une feuille de route tenant compte de l'évolution très rapide du nombre de frontaliers français se rendant au Luxembourg. Le rôle du Verkéiersverbond a consisté notamment à conseiller les partenaires impliqués dans le projet et à encadrer les différentes réunions réalisées lors de la seconde étape. Ces travaux ont débouché sur un document qui définit la stratégie générale de mobilité jusqu'en 2030. Les résultats ont été présentés au grand public lors d'une conférence de presse début janvier 2009.

2.4.5. Projet «Sécurité dans les Transports publics»

Le projet porte sur la sécurité dans les transports publics. Le Verkéiersverbond a pour tâche de réaliser une campagne de sensibilisation en 2009. Les travaux préparatoires ont été engagés en 2008 et sont en partie achevés. L'objectif est de réaliser dans une première phase une campagne de sensibilisation dans les écoles et les lycées.

Les élèves doivent être confrontés directement au vandalisme quotidien et à la sécurité dans les moyens de transport et aux arrêts. La tenue d'ateliers et le contact direct avec les différents acteurs impliqués dans les transports en commun devraient permettre de faire un travail de prévention et de sensibilisation.

Un film documentaire réalisé par des maisons de jeunes, dans lequel sont thématiques le vandalisme et la sécurité dans les transports en commun, sera diffusé pendant la manifestation.

En parallèle, le Verkéiersverbond lancera une campagne d'information sur le vandalisme dans les transports en commun.

2.4.6. Projet Interreg IV A: Communauté des transports pour la Grande Région

Dans le cadre des Conférences sur les transports organisées en 2006 à Trèves et en 2008 à Luxembourg, l'idée d'une structure commune au niveau de la Grande Région a été présentée. Cette idée a rencontré un écho positif dans le cadre des discussions. Un tel projet permettrait non seulement d'améliorer sensiblement les transports au sein de la Grande Région, mais déclencherait également des investissements importants, ce qui contribuerait à créer de nouveaux emplois, ce qui constituerait des mesures conjoncturelles efficaces pour la Grande Région.

Le Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR) et le Verkéiersverbond luxembourgeois se sont fixés comme objectif d'accélérer la mise en œuvre d'une telle structure pour la Grande Région. Etant donné qu'il est nécessaire d'analyser en détail la situation actuelle et de mettre au clair de nombreuses questions de détail, par exemple l'extension géographique, la forme et les tâches de la structure commune, il est indispensable de commencer par une étude de faisabilité.

Le Verkéiersverbond pilote ce projet et examine à présent les possibilités de réaliser un tel projet. La première étape consisterait à élaborer une étude préliminaire. Celle-ci devrait porter sur un état des lieux des transports en commun dans la Grande Région et définir par ailleurs les actions à engager. L'objectif de cette étude est de permettre l'élaboration d'une recommandation motivée sur la faisabilité et l'opportunité d'une telle structure pour la Grande Région et sur les conditions générales à mettre en place pour ce faire.

A condition que l'étude préliminaire débouche sur un résultat positif, la deuxième étape consisterait à réaliser le projet proprement dit. Il s'agirait alors de définir les étapes de mise en œuvre concrètes pour mettre en place une telle structure. Les travaux porteraient également sur la réalisation d'un système commun d'information sur les horaires et les tarifs pour les transports en commun dans la Grande Région. Sur base des résultats du projet, il devrait être possible d'établir un calendrier précis faisant état de toutes les étapes requises pour la réalisation d'une structure pour la Grande Région.

Pour ce faire, il est prévu de déposer une demande de projet dans le cadre d'Interreg IV A «Etude de faisabilité d'une communauté des transports pour la Grande Région». Ce projet doit être piloté par la Communauté des Transports le Verkéiersverbond qui ajuste actuellement la procédure à suivre avec le Comité Economique et Social de la Grande Région.

2.4.7. Conventions du Verkéiersverbond

- **Commercialisation des surfaces extérieures des autobus par TRANSIT**

Dès 2006, le Ministère des Transports a octroyé au Verkéiersverbond, par convention, le droit d'utiliser les surfaces extérieures des autobus au service du RGTR. Cette commercialisation des surfaces extérieures des bus comme support publicitaire a été mise en œuvre dans les meilleurs délais et est réalisée depuis sous le nom de TRANSIT. Le Verkéiersverbond a ainsi la possibilité de pouvoir recourir à des recettes financières propres. Le volet administratif de la commercialisation est assuré avec grand succès par un sous-traitant. En 2008, 783 affiches publicitaires ont ainsi été apposées sur des autobus du RGTR, issues d'un total de 83 campagnes publicitaires. Soulignons par ailleurs que 89 % des affiches publicitaires collées étaient des affiches grand format, ce qui veut dire que le support publicitaire couvrait la totalité de la partie arrière du bus.

- **Conventions en cours**

Le Verkéiersverbond entretient des conventions avec plusieurs partenaires. Ces conventions contiennent des courses et tarifs spéciaux.

- Rockhal

A l'occasion du festival Red Rock en juin 2007, le Verkéiersverbond et la Rockhal ont conclu une convention d'une durée d'un an à titre expérimental. L'objectif était de modifier le comportement des visiteurs de la Rockhal en termes de mobilité et d'utiliser systématiquement l'excellente infrastructure ferroviaire à proximité immédiate de la Rockhal. Il a ainsi été convenu que tous les billets de concert en prévente soient également valables dans les transports en commun sur le territoire national le jour du concert jusqu'au lendemain à 3 heures du matin. Le Ministère des Transports et le Verkéiersverbond se sont également engagés, avec leurs partenaires, à renforcer le nombre de trains desservant Belval en cas de grands concerts. En contrepartie, une partie des recettes de la Rockhal (billets vendus lors de grands concerts) est réinvestie dans les transports en commun par le biais du Verkéiersverbond. Ces mesures ont été très bien accueillies par les visiteurs de la Rockhal, de sorte que la convention fut prolongée de trois ans depuis la rentrée 2008.

Au cours de l'année, les CFL ont réalisé des courses supplémentaires pour un total de 16 grands concerts. Les comptages de passagers effectués lors de ces prestations supplémentaires ont montré qu'environ 20.000 personnes avaient pris le train pour se rendre à la Rockhal.

- Uni Lëtzebuerg

A partir du premier semestre 2008, tous les étudiants inscrits à l'université du Luxembourg ont la possibilité de payer, en plus des droits d'inscription, un supplément pour pouvoir utiliser les transports en commun sur le territoire national. Ces cartes d'étudiant sont dotées d'un «M» pour la Centrale de Mobilité (Mobilitéitszentral) et de la mention «vaut titre de transport sur le réseau luxembourgeois» et servent donc de titre de transport sur l'ensemble du réseau national pendant le semestre en cours.

Le Verkéiersverbond le Ministère des Transports et l'Uni Lëtzebuerg ont conclu pour les deux années à venir une convention réglant tous les détails.

- **Conventions clôturées**

En cas de besoin, le Verkéiersverbond négocie des conventions à durée limitée. Ceci concerne notamment les événements à représentation unique ou à moyen terme.

100 Joër Déifferdäng

Une convention a également été conclue en 2008 avec la ville de Differdange, qui portait principalement sur les festivités du centenaire. Des courses supplémentaires ont été mises à disposition dans le cadre de plusieurs concerts de grande envergure organisés pour célébrer le centenaire de Differdange. Les billets en prévente servaient également de titres de transport le jour du concert jusqu'à 3 heures du matin le lendemain sur l'ensemble du réseau national des transports en commun. Une partie des recettes découlant de la vente des billets a été réinvestie directement dans les transports en commun par le biais du Verkéiersverbond.

2.4.8. Autres partenariats

Une des activités du Verkéiersverbond consiste dans l'approbation de courses et tarifs spéciaux, au-delà elle représente le point de contact pour les organisateurs d'événements de tous les domaines de la vie social, manifestant des souhaits particuliers en matière de transport en commun. En plus le Verkéiersverbond joue un rôle important dans le cadre d'actions touchant à la mobilité publique ou alternative et peut apporter une contribution considérable dans les domaines de la communication et du marketing. Ensemble avec les organisateurs des différents événements, le Verkéiersverbond négocie l'ordre de grandeur de son engagement est le fixe au cas par cas. En 2008 le Verkéiersverbond a participé activement aux trois manifestations suivantes: «Jeûne automobile», une action lancée par l'église catholique, le «championnat du monde d'Indiaca» et le «Classic Transport Day», une journée consacrée aux véhicules nostalgiques et historiques des transports publics.

- **Jeûne automobile**

Le Verkéiersverbond a une nouvelle fois soutenu l'action «Jeûne automobile» organisée par l'église catholique et qui s'est déroulée du 17 février au 16 mars 2008. Tout comme la politique globale du Verkéiersverbond, cette action a pour objectif de réduire le trafic individuel motorisé et d'inciter les particuliers à utiliser les transports en commun. Le but est de réduire l'utilisation de la voiture pendant la période du carême et de redécouvrir ainsi les avantages des transports publics. Le Verkéiersverbond apporte son appui formel à l'action et met gratuitement à disposition ses médias et surfaces publicitaires pour présenter l'action au grand public.

- **Championnat du monde d'Indiaca**

Le Verkéiersverbond a été partenaire du championnat du monde d'Indiaca, un sport marginal qui est un mélange entre le volley-ball et le badminton et qui se joue en équipe sur un terrain séparé par un filet. Le championnat du monde a eu lieu à la Nordstad du 18 au 23 août 2008. Le budget de cette manifestation ayant été plutôt modeste, le Verkéiersverbond a autorisé tous les sportifs actifs et les accompagnateurs officiels à utiliser sur présentation de leur badge les transports publics gratuitement.

- **Classic Transport Day**

Le Verkéiersverbond a également agi en tant que partenaire du Classic Transport Day, qui s'est déroulé le 21 septembre 2008. Les titres de transport spéciaux, conçu par le Verkéiersverbond à cette occasion, ont été valables sur l'ensemble du réseau des transports en commun pendant la journée de l'action et ont ainsi permis aux participants de ne pas se limiter à l'utilisation des véhicules nostalgiques. Par ailleurs, le Verkéiersverbond a confectionné les affiches de l'action et a mis ses surfaces publicitaires à disposition.

2.4.9. Manifestations du Verkéiersverbond

- **Conférence sur les Transports de la Grande Région**

Le Verkéiersverbond a coorganisé ensemble avec le Comité Economique et Social de la Grande Région et le Ministère des Transports luxembourgeois la conférence sur les Transports de la Grande Région (CESGR) qui s'est tenue le 19 mai 2008 dans la Chambre des Métiers à Luxembourg.

La manifestation s'est concentrée sur l'évolution des transports transfrontaliers et l'intégration des régions, surtout dans le coeur de la Grande Région. Au 21^{ème} siècle, la planification des transports et la communication ne doivent pas se limiter au territoire national. C'est dans cet ordre d'idées que s'est déroulée la conférence qui a porté particulièrement sur les transports en commun. Tous les acteurs importants dans le domaine de l'organisation des transports en commun dans la Grande Région étaient présents. Parmi eux plus de 250 représentants d'entreprises, de syndicats, d'entreprises de transports, du monde politique, de l'administration, des universités et des associations de la Grande Région, qui ont traité les sujets relatifs à l'évolution des infrastructures de transport et aux perspectives d'avenir des transports en commun. De hauts représentants des régions partenaires, dont les différents Ministères des Transports, ont présenté leurs concepts sous forme d'exposés et de débat et ont confirmé leur contribution à l'amélioration sensible des transports en commun dans la Grande Région. Finalement de nombreux médias ont tiré un bilan positif sur la manifestation et les recommandations du CESGR visant à améliorer les transports en commun et l'infrastructure dans la Grande Région.

Après la clôture de la partie officielle présentant les contributions des responsables politiques dans les domaines des transports et de l'infrastructure de la Grande Région, quatre groupes de travail, traitant des thèmes tels que l'infrastructure, les tarifs et les offres concernant les transports publics, ont été mise en place. L'accent a été mis sur une idée de projet du CESGR de créer au niveau de la Grande Région une communauté des transports au sens large ayant comme mission de structurer l'offre et le marketing des transports publics transfrontaliers. Les groupes de travail ont été très fréquentés et des débats intéressants et animés ont été menés. Les résultats respectifs et les exposés introductifs ont été présentés sous forme d'un rapport final. Tous les représentants des composantes de la Grande Région ont ainsi soutenu l'idée de créer une structure appropriée.

- **Semaine européenne de la mobilité 2008**

La semaine européenne de la mobilité a eu lieu du 15 au 22 septembre 2008. L'action avait pour objectif d'établir au quotidien une mobilité respectueuse et devait inciter les particuliers à changer leur comportement de mobilité individuelle. C'était la plus importante initiative mondiale en faveur d'une mobilité respectueuse envers l'environnement. Au Grand-Duché de Luxembourg, cette action était placée sous la devise «Eng propper Loft fir eis all – eng besser Mobilitéit». En coopération avec le Verkéiersverbond et le syndicat intercommunal SYVICOL, les Ministères de l'Environnement et des Transports ont invité toutes les communes à participer activement à cette action. L'écho a été très positif, 53 communes ont réalisé un grand nombre d'actions concrètes.

Vous trouverez ci-dessous différentes manifestations organisées ou co-organisées par le Verkéiersverbond dans le cadre de la 7^{ème} semaine européenne de la mobilité:

- Remise des prix dans le cadre de l'action «Mam Vëlo op d'Schaff»

La semaine européenne de la mobilité a constitué le cadre approprié pour la remise des prix de la première édition de l'action «Mam Vëlo op d'Schaff» initié par le Verkéiersverbond et qui s'est déroulé du 2 juin au 16 juillet 2008. Tous les participants ayant atteint le but, d'utiliser leur vélo au moins pendant 15 jours pour se rendre à leur travail, ont été invités à l'Oeko-Foire. Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, a personnellement tiré au sort les différents prix, comme des voyages, des vélos, des abonnements mensuels gratuits pour les transports en commun et des bons d'achat, et les a distribués aux heureux gagnants.

L'action «Mam Vëlo op d'Schaff» a été très appréciée par le public et le grand nombre de participants a parlé en faveur d'une nouvelle édition en 2009.

- Plan d'action national «Mobilité douce»

En date du 15 septembre 2008, le Verkéiersverbond a invité à l'auberge de jeunesse de Pfaffenthal afin de présenter au public le plan d'action national pour la mobilité douce en présence des Ministres des Transports, des Travaux Publics et de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire.

Ce plan d'action s'inscrit dans la politique volontariste du Gouvernement qui vise l'interaction de différentes stratégies en matière de mobilité, comme le concept «mobil 2020» et le «Plan Sectoriel Transports – PST».

Le plan d'action a été élaboré par un groupe de travail interministériel et interdisciplinaire portant sur une meilleure intégration de la mobilité douce dans le comportement quotidien.

- Présentation des résultats du concept de mobilité de Belval et de l'étude de faisabilité «SudTram»

Dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, le Verkéiersverbond, ainsi que le Ministre des Transports et les représentants politiques des communes d'Esch-sur-Alzette et de Sanem ont invité le 16 septembre 2008 à une conférence de presse à Esch-Belval afin de présenter les premiers résultats du concept de mobilité pour Belval. Les éléments présentés portaient aussi bien sur les mesures concrètes à prendre à court terme dans les transports en commun, que sur les perspectives des transports publics et de la mobilité douce à moyen et long terme.

Par ailleurs, les résultats intermédiaires du groupe de travail «SudTram» ont été présentés. Ce groupe de travail est chargé de réaliser une étude de faisabilité sur un tronçon de tramway dans l'agglomération d'Esch-sur-Alzette et Sanem. Il en ressort des potentialités pour un tronçon de tramway de 5 à 6 km entre la gare d'Esch-sur-Alzette et la maison paroissiale de Sanem. Le Verkéiersverbond en tant que membre des deux groupes de travail, chargés de la planification, a contribué à l'obtention de ces résultats. Elle a été représentée lors de la conférence de presse.

- Colloque «Mobilité et développement durable»

Le Verkéiersverbond a co-organisé le colloque intitulé «Mobilité et développement durable» tenu par AGORA dans l'amphithéâtre du bâtiment de la Dexia-BIL à Esch-Belval le 16 septembre 2008 dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité. Cinq experts luxembourgeois et étrangers ont abordé le sujet de la «gestion de la mobilité dans les entreprises» dans une série d'exposés. Un représentant du Verkéiersverbond a pu décrire le rôle d'une entreprise étatique dans le cadre des concepts de mobilité dans les entreprises et donner par ailleurs quelques détails sur le plan de mobilité Belval. Le colloque a globalement rencontré un écho positif auprès des visiteurs et des organisateurs.

- Présentation de la carte «e-go»

Le 19 septembre 2008, le Ministre des Transports a présenté ensemble avec le Verkéiersverbond et les responsables des quatre exploitants du réseau des transports publics RGTR, AVL, TICE et CFL le nouveau système billettique «e-go». Ce support en plastique au format d'une carte de crédit, doté d'une puce rechargeable, permettra à l'avenir d'améliorer le confort et la rapidité du service proposé aux usagers dans les transports publics. Afin de promouvoir le nouveau produit «e-go» auprès du public, les exploitants RGTR, TICE, AVL et CFL ont mis à disposition trois autobus et un train circulant en tant qu'outil de communication dans les couleurs du système «e-go» pendant les premiers mois de lancement.

- Forum consacré aux passagers «De Client vum ëffentlechen Transport huet d'Wuert»

Toujours dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, le Verkéiersverbond a organisé le 20 septembre 2008 un forum consacré aux usagers des transports publics. Ce forum s'est tenu pour sa première édition dans la Chambre des Métiers à Luxembourg et a été organisé en collaboration avec le «Mouvement écologique» et le Ministère des Transports. A cette occasion, les clients des transports en commun ont eu la possibilité de rencontrer les responsables des différents acteurs des transports publics et surtout de manifester leurs problèmes, de soumettre des propositions et d'exprimer des critiques. Les quelques 100 participants ont été répartis en petits groupes encadrés par un animateur neutre. Les experts en matière de transports en commun n'ont été consultés qu'en cas de besoin. Il s'agissait effectivement d'une journée centrée sur les clients. Les participants ont soumis de nombreuses propositions et ont exprimé un grand nombre de souhaits, que les animateurs respectifs ont rassemblés. Les rapports finaux sont actuellement évalués par un bureau d'études indépendant. Cette évaluation sera publiée sous forme de brochure et contiendra un certain nombre de propositions concrètes ayant trait à la planification. Cette brochure sera distribuée plus tard aux participants et sera mis à la disposition du grand public.

2.4.10. Actions du Verkéiersverbond

Action «Mam Vëlo op d'Schaff»

«Prenez votre vélo pour vous rendre à votre travail!», c'est l'appel qui a été lancé par le Verkéiersverbond en coopération avec le groupement «Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ» dans le cadre de son action «Mam Vëlo op d'Schaff» qui a eu lieu du 2 juin au 16 juillet 2008. Comme dans d'autres régions d'Europe, de plus en plus d'employeurs et d'employés prennent goût au vélo, lequel présente une solution efficace, bon marché et écologique dans le trafic quotidien.

L'action «Mam Vëlo op d'Schaff» a eu comme premier objectif de sensibiliser la population d'utiliser le vélo comme mode de transport quotidien. Au-delà de la promotion de la mobilité douce, elle doit également permettre de réduire le trafic individuel motorisé. L'action s'est adressée avant tout aux salariés qui ont été invités à renoncer à leur voiture pour se rendre à leur lieu de travail partiellement ou entièrement en vélo. Les participants ont ainsi pu redécouvrir les avantages du vélo et ont contribué, de manière non négligeable, à modifier la prise de conscience sur le choix du mode de déplacement. Afin de rendre l'action plus attractive, tout en agissant en faveur de l'environnement, un tirage au sort avec des prix attractifs a été organisé. Au-delà l'action «Mam Vëlo op d'Schaff» s'est intégrée aussi dans la philosophie du ministère des Sports «Meter fir Meter», placée sous la devise du cyclisme en 2008 et a figuré sous le logo du plan d'action national «Gesond iessen, méi bewegen», mis en place par les Ministères de la Santé, de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle, de la Famille et de l'Intégration et celui des Sports.

En général, l'action peut être considérée comme une réussite pour une première édition (283 équipes composées de 2 à 4 cyclistes avec un total de 796 participants). Ainsi 24.550 trajets domicile-travail et travail-domicile ont été faits en vélo pendant la durée de l'action. Différents communiqués de presse ont démontré que quelques participants ont continué à utiliser leur vélo au quotidien au-delà de la période couverte par l'action.

Dans ce contexte, de nombreux participants demandent que cette action soit réitérée en 2009.

2.4.11. Groupes de travail dans lesquels est impliqué le Verkéiersverbond

- **Groupe de travail «couloir bus»**

Le Verkéiersverbond est membre titulaire du groupe de travail qui s'occupe intensément des couloirs bus et d'autres mesures ayant trait aux infrastructures routières privilégiant les transports en commun par rapport au trafic individuel. Ce groupe de travail est présidé par le Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées. Outre le Verkéiersverbond, le Ministère des Travaux Publics, le Ministère des Transports, le Ministère de l'Environnement, le Ministère de l'Intérieur, la Ville de Luxembourg et le TICE sont également représentés dans ce groupe de travail. La FLEAA et l'«Aktioun éffentlechen Transport» sont également membres cooptés.

- **Groupe de travail «mobilité Belval»**

Ce groupe de travail a la mission d'élaborer une stratégie de mobilité pour le site de Belval. Le groupe de travail est présidé par le Verkéiersverbond. Les membres sont le Ministère des Transports, le Ministère de l'Intérieur, l'Administration des Ponts et Chaussées, Agora, ArcelorMittal, le Fonds Belval, CFL, TICE, RGTR ainsi que les communes Sanem et Esch-sur-Alzette.

- **Groupe de travail technique «SudTram»**

Le Verkéiersverbond est représentée dans le groupe de planification «SudTram» qui a pour tâche d'élaborer une étude de faisabilité sur l'installation d'un tramway dans l'agglomération Esch-sur-Alzette et Sanem. Les premiers résultats de l'étude de faisabilité ont été présentés au public en date du 16 septembre 2008.

- **Groupe de travail «Mobilité douce»**

Ce groupe de travail interministériel et interdisciplinaire, présidé par le Ministère des Transports, est chargé de promouvoir la mobilité douce, c'est-à-dire la marche à pied et le vélo comme modes de déplacement attractifs pour les petits trajets. Le premier plan d'action national à cet égard a été présenté au courant de 2008.

- **Plan sectoriel transports**

Un groupe de travail interministériel a élaboré le Plan sectoriel «transports». Le Ministre des Transports et le Ministre de l'Intérieur ont présenté au public «l'avant-projet du plan sectoriel transports» en date du 28 octobre 2008. L'objectif de ce plan est de fixer les priorités nationales en matière de mobilité pour les décennies à venir. Il s'agit donc de coordonner et d'organiser l'ensemble de la mobilité. Le Verkéiersverbond était membre coopté dans ce groupe de travail.

- **CESGR (Comité Economique et Social de la Grande Région)**

Le Verkéiersverbond est représenté dans le groupe de travail «Transports en commun» du CESGR. Ce groupe de travail est présidé par le Directeur de la Chambre des Métiers de Trèves. Il a pour objectif de mettre au point des propositions concrètes visant à améliorer les transports dans la Grande Région. Les transports publics doivent être nettement renforcés afin de devenir une véritable alternative au trafic individuel motorisé.

- **Comité de pilotage «Sécurité dans les transports publics»**

Le Verkéiersverbond est aussi représenté dans ce groupe de travail qui est présidé par le Ministère des Transports et auquel participent les représentants des exploitants (CFL, RGTR, TICE, AVL), du SYVICOL (Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises) ainsi que des syndicats du secteur des transports. Les principales missions du groupe consistent d'une part à établir une statistique des incidents relatif à la sécurité dans les transports en commun et d'autre part à mettre au point des mesures préventives et répressives afin de réduire le nombre d'incidents.

- **EU-Spirit**

EU-SPIRIT est un groupe de travail européen dont l'objectif est de créer un système d'information européen sur les horaires, qui permet de rechercher des liaisons entre des villes ou régions européennes pour les transports publics. Pour ce faire, les différents systèmes d'information sur les horaires doivent être reliés. Outre le Verkéiersverbond, nos régions voisines sont également représentées, par le Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar (VGS) pour la Sarre et le Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) représentant la Rhénanie-Palatinat.

2.4.12. Communication du Verkéiersverbond

- **Campagne sur les transports en commun**

Au cours du premier trimestre 2008, le Verkéiersverbond a lancé une campagne publicitaire nationale dans les médias imprimés, à la télévision et au cinéma. Sous le slogan «les voitures de demain sont déjà là aujourd'hui», la campagne avait pour objet de souligner l'importance des transports publics dans leur intégralité. Le principal énoncé découlant du spot cinématographique et de l'affiche est que les transports en commun sont un mode de transport confortable et facilement accessible, susceptible de satisfaire aux besoins de la mobilité quotidienne.

- **Centrale de Mobilité**

La Centrale de Mobilité est l'enseigne du Verkéiersverbond. C'est par le biais de ce service que le client communique avec les responsables des transports en commun. Depuis l'introduction du portail internet «mobiliteit.lu» en février 2006, du centre d'appel «2465 2465» en novembre de la même année et l'ouverture du centre d'accueil dans la gare de Luxembourg en mai 2007, les usagers et les clients potentiels disposent de plusieurs possibilités de prise de contact. Les recensements statistiques de 2008 montrent que de plus en plus de personnes prennent recours à ces services. Le succès s'appuie sur un personnel bien formé et une excellente coopération entre les acteurs impliqués dans les transports en commun. On soulignera en particulier la coopération avec la société nationale des chemins de fer luxembourgeois (SNCF) au Luxembourg, dans le centre d'accueil à la gare de Luxembourg-Ville. La grande demande pour ces services a impliqué quelques modifications dans l'organisation de la Centrale de Mobilité. L'augmentation considérable des demandes par les usagers a été accompagnée par l'accroissement sensible des tâches administratives. Afin de garantir un service de bonne qualité et vu que l'effectif ne suffisait plus aux besoins, l'équipe des conseillers en mobilité a donc été renforcée au courant de l'année 2008.

Les conseillers en mobilité ont de nombreuses tâches à accomplir et consistent entre autres à conseiller les clients et à vendre des titres de transport. Les conseils se font à trois niveaux: le contact direct au guichet, par téléphone et par courriel. Les statistiques montrent que le téléphone est le mode de communication le plus utilisé bien qu'on soit dans l'ère internet.

Parallèlement à ces travaux, l'année 2008 a été caractérisée par l'introduction des titres de transport «e-go», attendue avec grand intérêt. Ce nouvel outil de vente a considérablement modifié le travail quotidien des conseillers en mobilité tout en leur facilitant la facturation. Pendant la période de transition, les clients ont eu besoin d'un conseil plus approfondi sur le fonctionnement du produit «e-go», ce qui a souvent entraîné de longues queues d'attente aux guichets. Les collaborateurs ont cependant su faire face à ces exigences sans pour autant négliger leurs tâches principales.

Cet accroissement des travaux réalisés par les conseillers en mobilité et la bonne stratégie de communication a entraîné une notoriété considérable du numéro de téléphone du centre d'appel et du portail internet «mobiliteit.lu» de la Centrale de Mobilité. Le nombre de contacts hebdomadaires avec les clients a varié autour de 9.000 unités à la fin de l'année 2008. La politique des ressources humaines pratiquée par le Verkéiersverbond a permis aux collaborateurs de la Centrale de Mobilité de se concentrer d'avantage sur le conseil au client et d'intégrer également le volet de communication dans leurs tâches journalières. Enfin, les conseillers en mobilité seront dorénavant de plus en plus présents sur le terrain afin de conseiller directement des clients potentiels.

2.4.13. Présences de la Centrale de Mobilité

Complémentairement aux tâches régulières au guichet et dans le centre d'appel, les collaborateurs de la Centrale de Mobilité assurent la présence de cette dernière lors de différentes manifestations. Cette présence est particulièrement importante car les conseillers ont la possibilité de contacter un large public et d'atteindre ainsi une nouvelle clientèle. Par ailleurs, le stand de la Centrale de mobilité reflète une image moderne et attractive et attire de nombreux visiteurs lors des manifestations. Un autre attrait représente la distribution de gadgets publicitaires. Par ce biais les coordonnées de la Centrale de mobilité se réjouissent d'une popularité croissante. Les manifestations de 2008 démontrent la diversité des présences de la Centrale de Mobilité lors des événements telles que foires, courses populaires ou autres manifestations spécifiques ayant pour objet la sensibilisation à une mobilité responsable et durable:

- The Night Run - ING Europe-Marathon Luxembourg (3 mai 2008);
- Foire du printemps (du 24 mai au 1^{er} juin 2008);
- Portes ouvertes du nouveau lycée Uelzecht (juin 2008);
- Semaine verte dans les institutions européennes (organisée du 3 juin au 6 juin 2008 par la DG Environnement de la Commission européenne);
- Vélosdag Meter fir Meter, manifestation organisée par le Ministère des Sports à Colmar-Berg (14 juin 2008);
- Escher Kulturlaf (6 septembre 2008);
- Oeko-Foire (du 12 au 14 septembre 2008);
- Semaine de la Mobilité (du 16 au 22 septembre 2008);
- Ecodriving, manifestation organisée par le Ministère des Transports (18 septembre 2008);
- Journée verte - Groupe RTL (octobre 2008);
- Walfer Vollekslaf (5 octobre 2008).

2.4.14. Cellule «Accès Réseau»

En sa qualité d'organisme de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise, la cellule «accès réseau» a élaboré au cours de l'année 2008 l'horaire de service pour la période horaire 2009 sur base des demandes de sillons introduites par les entreprises ferroviaires.

Ce nouvel horaire de service, entré en vigueur au 14 décembre 2008, comporte 1.700 sillons réguliers dont 1.153 alloués au trafic voyageurs et 249 alloués au trafic fret. 298 sillons sont des parcours de service ou des locomotives circulant à vide. Ces 1.700 sillons représentent 345.280 circulations de trains prévues pour un total de 8.256.348 km.

En ce qui concerne la période horaire 2008, la cellule «accès réseau» a établi 12 avis-horaires concernant 887 sillons réguliers modifiés ou créés lors des adaptations mensuelles de l'horaire de service.

En outre, elle a établi 382 avis-trains relatifs à 12.859 modifications de sillons ou créations de sillons ad-hoc.

Au cours de la période horaire 2008, 3 entreprises ferroviaires ont effectué du transport de marchandises sur le réseau ferré luxembourgeois et 1 du transport de voyageurs.

En ce qui concerne les activités d'organisme de tarification, une analyse plus fine des coûts a permis de réduire sensiblement les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire au 1^{er} juillet 2008, en particulier pour le trafic fret.

3. Transports aériens

3.1. *Le domaine de la navigabilité et des opérations aériennes*

3.1.1. Certification – Supervision de la sécurité

Placé sous l'autorité du Coordinateur pour la Supervision de la Sécurité, le Département a poursuivi tout au long de l'année la mise en conformité du système de supervision avec les exigences tant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, à Montréal, que de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne, à Cologne. Trois audits ont été conduits par l'AESA au cours de l'année 2008, un sur la supervision par le Luxembourg de ses exploitants du transport aérien commercial par avions, un sur la certification des organismes de conception et de production des aéronefs et produits, pièces et équipements associés concernant la supervision de la société Eurocomposite, et un troisième sur les conditions d'accréditation par l'AESA de la DAC en ce qui concerne l'approbation des réparations et modifications mineures pour les organismes d'entretien au Luxembourg.

Afin de répondre favorablement aux différentes objections formulées, la DAC a entamé le processus de création de l'Agence Nationale pour la Sécurité de l'Aviation Civile, intégrée à la DAC. Ceci s'est traduit par le recrutement, depuis le 1^{er} octobre, de deux experts autrefois employés par le Bureau Veritas au Luxembourg, un pour les opérations aériennes et un pour la navigabilité des aéronefs. Dans ce cadre, le Département a pu reprendre en direct un certain nombre de tâches liées à la certification et à la supervision, tant des opérateurs que des organismes d'entretien et de formation du personnel, avec notamment le renforcement du programme des inspections, au sol, en vol ou au simulateur. Ce transfert sera étendu au cours de l'année 2009 avec la reprise de l'ensemble des activités autrefois déléguées au Bureau Veritas.

3.1.2. Opérations aériennes

Avec la recertification de la compagnie PREMIAIR, le Grand-Duché compte aujourd'hui six compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate, en terminologie internationale):

n° AOC	Exploitant	Flotte au 31 décembre 2008
L-01	Luxair S.A.	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Boeing 737-500 • 1 Boeing 737-500 • 6 Embraer 145 • 2 Embraer 135 • 3 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	16 Boeing 747-400F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Boeing BBJ1 • 1 Airbus A318 Elite • 6 Bombardier Global Express • 1 Bombardier Global 5000 • 4 Dassault Falcon 900 • 2 Dassault Falcon 2000 • 1 Embraer Legacy 600 • 2 Bombardier Challenger CL604 • 2 Bombardier Challenger CL300 • 1 Gulfstream G200
L-07	Duclair S.A.	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Bombardier Learjet 60 • 3 Bombardier Learjet 35 • 4 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères)
L-10	Premiair S.A.	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Bombardier Challenger CL300 • 1 Raytheon Beechcraft Premier 1
L-11	West Air Luxembourg S.A.	<ul style="list-style-type: none"> • 1 ATR72 Cargo • 8 British Aerospace ATP Cargo

En outre, au 31 décembre 2008, deux nouvelles demandes d'AOC étaient en phase finale de certification, l'une pour la compagnie LUXAVIATION qui doit mettre en service un Cessna Citation XLS et l'autre pour la compagnie FLYING GROUP LUXEMBOURG, filiale de la société belge FLYING GROUP, qui doit mettre en service un Cessna Citation Mustang et un Cessna Citation XLS+.

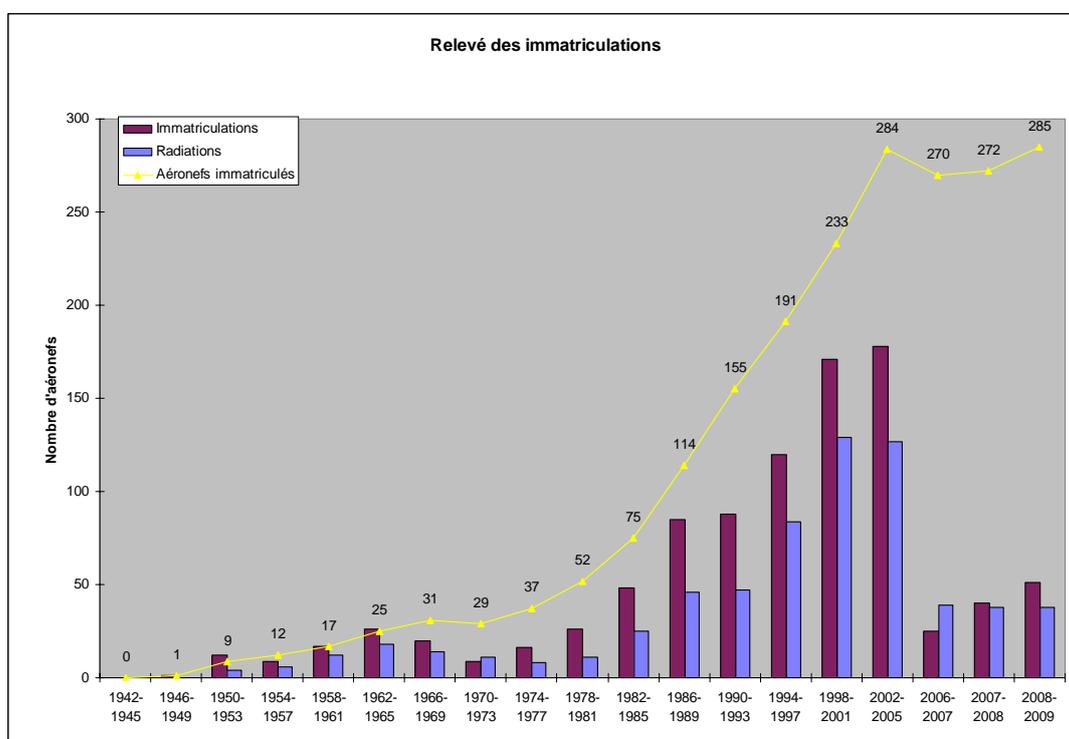
3.1.3. Navigabilité des aéronefs

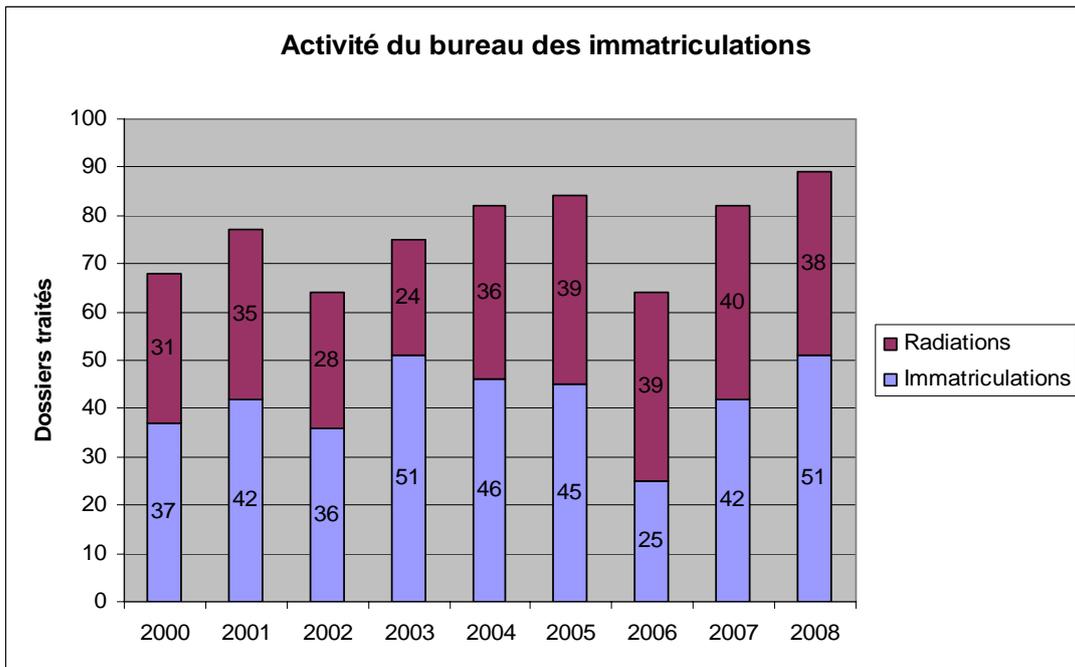
- **Registre des aéronefs / Tendances générales**

Après une chute du nombre d'immatriculations en 2006, leur nombre a doublé en 2008. Le nombre de radiations étant resté stable, nous avons enregistré une augmentation assez conséquente du nombre d'aéronefs immatriculés au Luxembourg par rapport à 2007.

Le registre luxembourgeois des aéronefs compte actuellement 285 aéronefs.

Le nombre de dossiers traités en 2008 était de 89, un chiffre en hausse depuis 2006, dû à la hausse du nombre des immatriculations.





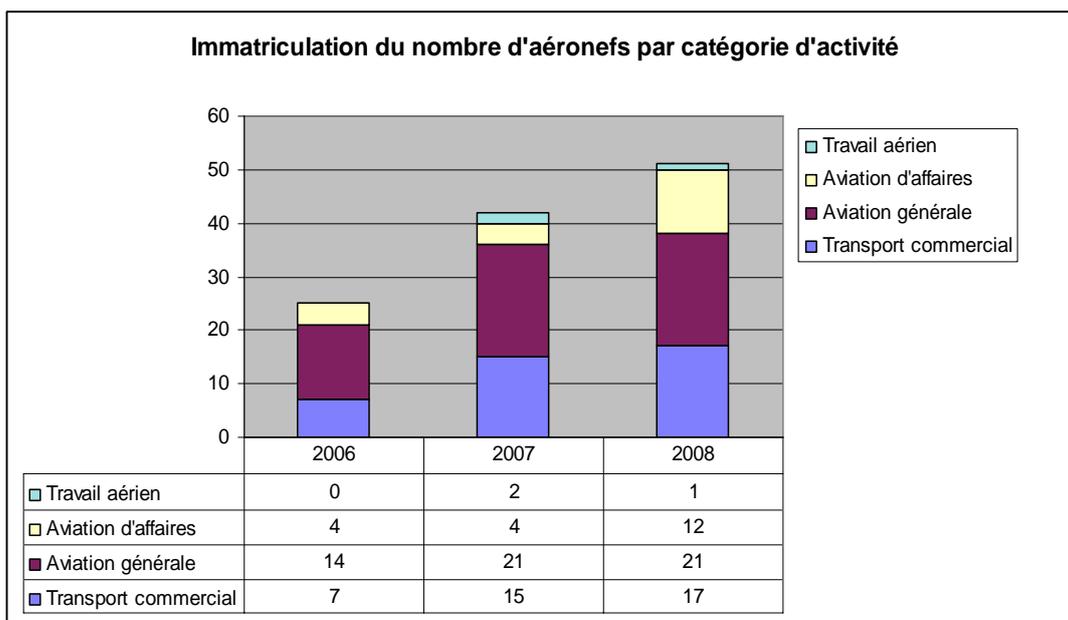
- **Immatriculations 2008**

En 2008, le nombre d'aéronefs immatriculés a augmenté de 13 unités, ce qui correspond à une augmentation considérable de 4.56 %.

L'augmentation affecte majoritairement l'aviation d'affaires où 12 avions ont été immatriculés en 2008 par rapport à seulement 4 en 2007, ainsi qu'aux gros avions au-dessus de 5,7 tonnes, dont 14 avaient été immatriculés en 2007 mais 17 en 2008.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Immatriculations	42	36	51	46	45	25	42	51
Radiations	35	28	24	36	39	39	40	39
Augmentation / Diminution nette	+ 7	+ 8	+ 27	+ 10	+ 6	- 14	+ 2	+ 13
Pourcentage	+ 3,09 %	+ 3,43 %	+ 11,20 %	+ 3,73 %	+ 2,15 %	- 4,92 %	+ 0,74 %	+ 4,56 %
Total	233	241	268	278	284	270	272	285

Concernant l'exploitation des aéronefs immatriculés en 2008, le nombre d'aéronefs a augmenté tandis que le nombre de planeurs a diminué. Cependant, le nombre d'aéronefs exploités en aviation d'affaires a augmenté de façon significative par rapport aux immatriculations en 2007.



Les audits qui ont été effectués en 2008 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.

- **Agréments de navigabilité**

Sur le plan de la navigabilité continue et de l'entretien des aéronefs, le Luxembourg compte aujourd'hui:

- sept organismes agréés pour la gestion de la navigabilité continue des avions ou hélicoptères;
- deux ateliers agréés pour l'entretien des gros avions et deux ateliers agréés pour l'entretien des avions légers sur l'aéroport de Luxembourg;
- un organisme agréé pour la formation et la délivrance de qualification de type pour les mécaniciens titulaires d'une licence.

Organismes agréés pour la gestion de la navigabilité continue des avions ou hélicoptères:

Société	n° agrément
Luxair S.A.	LU.MG.01
Cargolux Airlines International S.A.	LU.MG.02
Global Jet Airlines S.A.	LU.MG.06
Duclair S.A. – Luxembourg Air Ambulance	LU.MG.07
Premiair S.A.	LU.MG.10
West Air Luxembourg S.A.	LU.MG.11
Aircraft VIP Services S.A.	LU.MG.12

Ateliers agréés pour l'entretien des avions:

Société	n° agrément
Luxair S.A.	LU.145.01
Cargolux Airlines International S.A.	LU.145.02
GA Maintenance S.A.	LU.145.06
CAE Aviation S.A.	LU.145.07

Organisme agréé pour la formation et la délivrance de qualification de type pour les mécaniciens titulaires d'une licence:

Société	n° agrément
Cargolux Airlines International S.A.	LU.147.01

- **Règlements techniques et procédures administratives**

En outre, l'année a vu d'importantes refontes au niveau de la réglementation avec l'extension du domaine de compétences de l'AESA au domaine des opérations aériennes, des licences du personnel navigant et de la supervision des opérateurs extracommunautaires. Ainsi l'annexe JAR-OPS 1 au règlement grand-ducal du 23 mars 1998 a été remplacée, depuis le 16 juillet 2008, par l'annexe III au règlement (CEE) 3922/91 modifiée par le règlement (CE) n° 859/2008 du 20 août 2008 qui définit les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion. En conséquence, tous les manuels d'exploitation des compagnies aériennes ont dû être amendés et acceptés selon le nouveau règlement, notamment au niveau des limitations de temps de vol et des exigences en matière de repos des équipages.

La DAC a en outre participé aux différents réunions et ateliers liés à l'élaboration des futurs règlements AESA qui doivent entrer en vigueur à l'horizon 2010, Part-OPS pour les règles d'exploitation des aéronefs et Part-FCL pour les règles relatives à la délivrance des licences de pilote, ainsi qu'aux différents groupes de travail liés à la mise en place par l'OACI des exigences en matière de Programme National de Sécurité (State Safety Programme) et de Système de Management de la Sécurité (SMS) dans l'industrie, au niveau communautaire.

Par ailleurs, la DAC continue de contribuer, en fonction de ses ressources, à la surveillance du niveau de sécurité des compagnies aériennes qui desservent les aéroports européens, et en particulier celui de Luxembourg-Findel, par la mise en place d'un programme d'inspections SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) et par la participation active aux travaux de l'ASC (Air Safety Committee) de la Commission Européenne à Bruxelles.

3.2. Le domaine de la navigation aérienne

3.2.1. Niveau national

Le bureau de la navigation a connu une augmentation de son effectif. Deux nouveaux collaborateurs sont venus en renfort des domaines ATC (annexe 11) et aérodromes (annexe 14).

Les dossiers instruits par le bureau peuvent être ventilés comme suit : manifestations et spectacles aériens (5), atterrissages hors aérodrome (5), constructions d'éoliennes (4), constructions de bâtiments (4), mises en place d'antennes (6), érections de grues (2), analyse d'impacte de ligne électrique aérienne (1), feux d'artifices (5), utilisations de projecteurs lumineux skytracer (5), autorisation de parachutage (1), activation ou création d'un espace aérien spécial temporaire (3), autorisation de survol pour dirigeable (1), dérogation aux conditions d'utilisation de l'aérodrome de Noertrange (1), lâcher de ballons (23).

De plus, 3 études aéronautiques ont été effectuées dans le cadre de la supervision des héliports. A la suite de la campagne de contrôle des hélistations lancée en 2007, les exploitants de deux des cinq hélistations actuellement en service ont décidé d'entamer le processus de construction d'une nouvelle hélistation.

Le bureau de la navigation aérienne a assisté, pour ce qui concerne son domaine, à la délivrance d'une autorisation pour baptêmes de l'air. Finalement, une autorisation d'exploitation a été délivrée pour un site de vol à parapente.

La DAC a instauré un système d'autorisations de conduite dans l'enceinte aéroportuaire. Dans ce cadre, le bureau de la navigation aérienne a délivré 2795 autorisations individuelles de circuler dans l'enceinte aéroportuaire.

Le bureau de la navigation aérienne a continué le processus de certification de l'Administration de la navigation aérienne conformément au règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne. Ce texte vise à identifier et à adopter les dispositions obligatoires en matière de certification des prestataires de services telles qu'elles ressortent des ESARR's d'Eurocontrol, plus précisément des ESARR's 3 (Safety Management Systems in ATM), 4 (Risk Assessment and Mitigation in ATM) et 5 (ATM Services' Personnel, requirements for engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks). Ledit règlement vise particulièrement à harmoniser les services suivants : le contrôle aérien (ATC – Air Traffic Control), le service météorologique (MET), l'information aéronautique (AIS) et le service de communication et de navigation (CNS). Soutenu par une équipe d'experts d'EUROCONTROL, deux audits complémentaires ponctuels ont été menés au mois de juin 2008.

Dans le même cadre du «Ciel Unique Européen», la DAC a conclu un contrat de support avec EUROCONTROL pour la mise en place d'un NSA (National

Supervisory Authority). Il s'agit d'une entité de surveillance du prestataire de services de la navigation aérienne, en l'occurrence l'Administration de la navigation aérienne.

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 la «Charte entre usagers, riverains et autorités concernant la pratique de l'écologie et de l'entraînement continu de l'aviation générale à l'aéroport du Findel». Cette Charte a pour objectif de définir entre les parties signataires un modus vivendi qui consiste en des procédures visant une réduction de la perception des émissions sonores dans les localités riveraines lors des tours de piste et les boucles d'attente. La charte a été signée le 15 janvier 2008. Sa finalisation, notamment l'établissement d'un nouveau circuit d'aérodrome pour l'aviation sportive n'a toutefois pu être conclu en 2008. Le retard provient de la complexité de la tâche de concilier les attentes émanant de la charte avec les aspects sécuritaires et le cadre légal communautaire.

3.2.2. Niveau communautaire

Le bureau de la navigation aérienne a suivi les développements du «Ciel Unique Européen», notamment les discussions ayant trait à l'élargissement des compétences de l'EASA dans les domaines ATC et aéroports.

Les dispositions communautaires d'exécution suivantes ont été adoptées au courant de 2008:

- Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005.
- Règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles.

L'implémentation de ces exigences réglementaires supplémentaires constituera un défi pour l'avenir, d'autant plus que sur le niveau communautaire, on peut s'attendre encore à une multitude de règlements touchant aux domaines de la navigation aérienne et des aérodromes.

3.2.3. 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) situé au Luxembourg.

Dans ce cadre, 43 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 2008 a été préparé en collaboration avec l'Administration de la navigation aérienne.

Le bureau de la navigation aérienne participe également aux travaux des organes de coordination et de décision, relatives au projet du FAB Europe Central (Functional Airspace Block). Il s'agit de préparer les modifications institutionnelles et opérationnelles qui s'imposent pour la mise en place d'un bloc d'espace aérien fonctionnel englobant les espaces aériens des pays Benelux, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse. Une déclaration d'intention y relative a été signée le 18 novembre 2008 lors du sommet de l'aviation à Bordeaux.

En même temps, le Luxembourg participe aux réunions de coordination et de coopération des NSA's 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.

3.3. Le domaine des licences

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

- Loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- Loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg;
 - de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civil;
 - d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.
- Règlement grand-ducal du 4 juillet 1990 réglementant les licences et qualifications des parachutistes;
- Règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs;
- Règlement grand-ducal du 17 août 1994 portant application de la directive 81/670/CEE du 16 décembre 1991 portant acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile;
- Règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion.

Le règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité concerne les licences de pilote privé de divers aéronefs (avions, ballons, ultra-légers motorisés, planeurs). Depuis la mise en application du règlement grand-ducal du 6 février 2004 les privilèges des pilotes privés d'avion détenteurs d'une licence selon le règlement du 13 janvier 1993 restent valables pour l'exercice des privilèges pour les vols à vue effectués uniquement de jour dans un aéronef certifié avec un équipage d'un seul pilote. Les pilotes désirant maintenir leurs privilèges de vol de nuit ou de vol aux instruments devront obtenir une licence selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité. Par ailleurs, depuis le 18 juin 2004, date de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité transposant les dispositions du code JAR-FCL en droit national, les licences de pilotes professionnels et de ligne existent au Luxembourg.

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

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

Après l'audit de standardisation par les JAA/EASA qui a eu lieu du 19 au 22 novembre 2007, le Luxembourg a obtenu la reconnaissance mutuelle des licences de pilotes suivant JAR-FCL 1.015(a)(1) et 3.015(a)(1) le 13 juin 2008. A partir de cette date le Bureau des Licences a procédé à l'émission de nouvelles licences JAR-FCL qui sont reconnues dans toute l'Europe. En combinaison avec le système EMPIC, acquis en été 2007, un système informatique qui est utilisé par beaucoup de pays européens, et le nombre ne cesse d'accroître, le respect des textes réglementaires, la gestion des licences et le service pour les pilotes, aussi bien privés que professionnels, a encore une fois été amélioré.

Le 23 octobre 2008, l'asbl AéroSport du Grand-Duché de Luxembourg a reçu, après une analyse conjointe avec les autorités belges des manuels de formation, un agrément pour un organisme de formation en vol (FTO) en vue de la formation des pilotes pour la qualification de vol aux instruments. Une demande pour étendre les activités de l'FTO vers la formation d'instructeurs est en cours de traitement.

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.

Proposition d'amélioration de service

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'examineur, 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.

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

- **Licences de pilotes privés et de parachutistes**

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

	total de licences	dont licences d'entraînement
AER (aérostat)	38	3
PAR (parachute)	102	61
PLA (planeur)	48	12
PPL (avion)	527	162
ULM (Ultra-léger motorisé)	69	22
total	784	260

- **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.

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

- commission des épreuves théoriques;
- commission des épreuves pratiques.

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
2008	68

Examens pratiques

Année	Nombre de candidats
2003	93
2004	67
2005	48
2006	42
2007	59
2008	35

3.3.2. 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.

Titre de la licence	Nombre de licences émises
Pilote privé d'avion	118
Pilote professionnel d'avion	1
Pilote de ligne d'avion	56

- **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.

Organismes de formation déclarés:

- Aéro Sport du Grand-Duché de Luxembourg
- AVIASPORT II

- **Organisme de formation en vol (FTO)**

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité l'instruction à la qualification de vol aux instruments entre autres, ne peut être donnée que dans un organisme de formation en vol (FTO). L'exploitation d'un organisme de formation en vol est subordonnée à un agrément de l'Autorité. Un tel agrément n'est accordé que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement grand-ducal précité.

Un organisme de formation en vol désirant dispenser une formation exclusivement à la qualification de vol aux instruments (IFR) et situé sur le territoire national a été agréé à cette fin par l'Autorité.

Organisme de formation déclaré:

- Aéro Sport du Grand-Duché de Luxembourg

- **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.

Examens théoriques

Année	Nombre de candidats
2004	0
2005	1
2006	1
2007	0
2008	0

Examens pratiques et vols de compétence:

Année	Nombre de candidats
2004	12
2005	48
2006	59
2007	60
2008	46

- **Structure médicale**

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité une structure médicale a été organisée. A cet effet les nominations suivantes ont été effectuées:

- Section de Médecine Aéronautique (SMA)

Une Section de la Médecine Aéronautique (SMA) a été instituée au sein de la Direction de l'Aviation Civile. Le Dr. Robert Goerens, médecin-inspecteur du Travail auprès de la Direction de la Santé a été mandaté pour remplir la mission de SMA.

- Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (CEMA)

L'Hôpital Kirchberg a été agréé par l'Autorité en tant que Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique conformément aux dispositions du règlement grand-ducal précité pour effectuer les visites médicales d'aptitude du personnel navigant de l'aviation civile. Le CEMA est dirigé par le Dr Jean Bisdorff, médecin examinateur, agréé JAR.

- Médecins Examineurs (MEA)

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

- **Certificats médicaux**

- certificats médicaux de classe 1

Les certificats médicaux de classe 1 certifient l'aptitude des pilotes professionnels et de ligne. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 1 doivent être effectués dans le CEMA. La réalisation des examens aéromédicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

- certificats médicaux de classe 2

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

3.3.3. Validations de licences étrangères

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

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

Validations jusqu'au 18 juin 2004 toutes licences confondues

année	nombre de validations
1996	233
1997	200
1998	231
1999	335
2000	298
2001	241
2002	205
2003	335
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.

Validations depuis le 18 juin 2004 (avions)

année	licences JAA	licences Non-JAA
depuis le 18 juin 2004	123	3
2005	300	6
2006	303	1
2007	323	0
2008	358	0

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

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

Validations à partir du 18 juin 2004 (hélicoptères)

année	Nombre de validations	
	A	B
depuis le 18 juin 2004	11	3
2005	30	1
2006	25	3
2007	0	0
2008	5	0

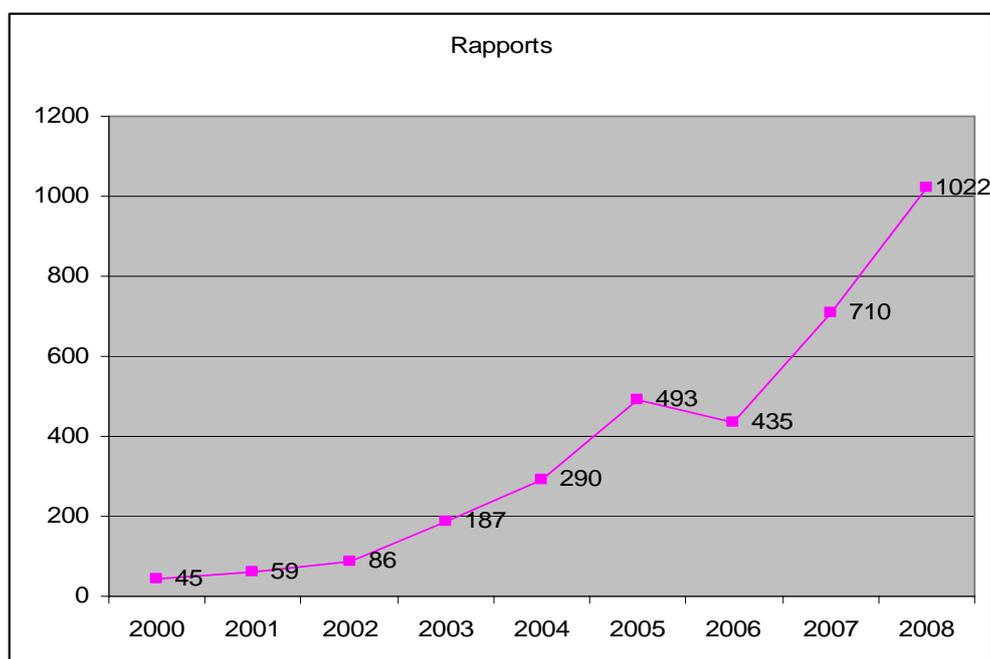
3.4. Le domaine de la sécurité aérienne

3.4.1. Accidents/Incidents

Les comptes rendus d'événements pour l'année 2008 dans l'aviation civile traités par la Direction de l'Aviation Civile sont repris dans le tableau ci-dessous.

Nature du compte rendu	Nombre de comptes rendus reçus en 2008
Rapports d'incident	823
Rapports d'une situation dangereuse ou d'une erreur humaine ayant pu conduire à un incident	186
Rapports non liés à la sécurité aérienne	13
Total des comptes rendus reçus	1022

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, 2007: 710 incidents et pour 2008: 1.022 incidents). Le graphique ci-dessous montre l'évolution des incidents rapportés depuis 2000.



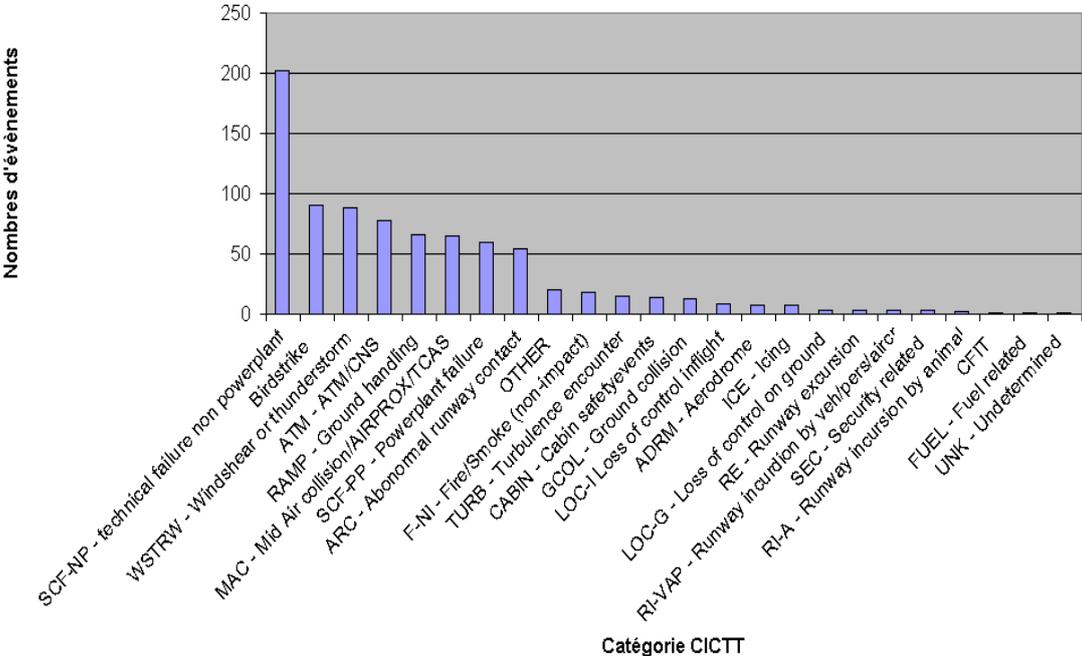
Après la mise en œuvre de la directive européenne 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile et sa transposition en 2007, le nombre d'événements a augmenté considérablement en 2008. La directive rend l'envoi des comptes rendus obligatoire, non seulement pour les exploitants ou commandants d'aéronefs, mais également pour un atelier d'entretien, un contrôleur de la navigation aérienne, le directeur de l'aéroport, etc.

Les 823 incidents se répartissent dans différentes catégories comme indiqués dans le tableau ci-dessous. Les catégories correspondent à celles retenues par le CAST/ICAO Common Taxonomy Team (CICTT).

Catégorie	Nombre d'incidents reportés en 2008
SCF-NP - technical failure non powerplant	202
Birdstrike	90
WSTRW - Windshear or thunderstorm	88
ATM - ATM/CNS	78
RAMP - Ground handling	66
MAC - Mid Air collision/AIRPROX/TCAS	65
SCF-PP - Powerplant failure	60
ARC - Abonormal runway contact	54
OTHER	20
F-NI - Fire/Smoke (non-impact)	18
TURB - Turbulence encounter	15
CABIN - Cabin safetyevents	14
GCOL - Ground collision	13
LOC-I Loss of control inflight	9
ADRM - Aerodrome	7
ICE - Icing	7
LOC-G - Loss of control on ground	3
RE - Runway excursion	3
RI-VAP - Runway incurdion by veh/pers/aircr	3
SEC - Security related	3
RI-A - Runway incursion by animal	2
CFIT	1
FUEL - Fuel related	1
UNK - Undetermined	1

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

Répartition des incidents 2008



3.4.2. SAFA

En 2008, la DAC a effectué 29 inspections SAFA, sur 19 compagnies aériennes provenant de 15 pays différents.

Sur les 29 inspections:

- 20 inspections n'ont pas donné lieu à des constatations;
- 2 inspections ont donné lieu à des constatations mineures ne nécessitant aucune action correctrice de la part de la compagnie aérienne;
- 3 inspections ont donné lieu à des constatations majeures ne mettant pas en péril la sécurité du vol mais nécessitant des actions correctrices de la part de la compagnie aérienne;
- 4 inspections ont donné lieu à des constatations majeures mettant en péril la sécurité aérienne et nécessitant des actions correctrices avant départ de la part de la compagnie aérienne et ayant entraîné des mesures spéciales à l'encontre de la compagnie aérienne de la part de la Direction de l'Aviation Civile.

3.5. Le domaine de la Sûreté aérienne

3.5.1. Le Bureau des Inspections de la Direction de l'Aviation civile

Trois nouveaux inspecteurs ont été recrutés pour les besoins du département de la Sûreté de l'aviation civile. Leur travail consiste à faire des contrôles en matière de sûreté aérienne à l'aéroport et aux aérodromes, à contrôler les agents habilités et leurs expéditeurs connus et à surveiller l'application des dispositions réglementaires lors de manifestations aériennes. À titre d'exemple, l'équipe des inspecteurs était présente à l'ouverture de l'aérodrome pour parapentes Gringlay à Bourscheid et a participé au briefing des pilotes de ballon à air chaud lors du «LuxGSM World Balloon Trophy» à Echternach.

L'ouverture et la mise en service de la nouvelle aérogare ont considérablement augmenté la charge de travail des inspecteurs.

Le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté l'aviation civile

Institué en décembre 2006, ce programme permet la supervision de la Direction de l'Aviation Civile par rapport à la réglementation (CE) n° 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 et contribuent ainsi à veiller le respect des dispositions de sûreté.

L'activité de l'autorité par rapport à ce programme est évaluée annuellement par la Commission Européenne.

Inspections réalisées en 2008

	nombre d'inspections
Direction de l'Aviation Civile	105
Administration des Douanes et Accises	18
Police Grand-Ducale	25
Total	148

Dans le cadre du Programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation (PNCQ), 9 nouveaux contrôleurs ont été formés (2 agents de l'Administration des Douanes et Accises, 5 agents de la Direction de l'Aviation Civile et 2 agents de la Police Grand-Ducale). Tous les contrôleurs ont suivi une formation de perfectionnement organisée par la Direction de l'Aviation Civile.

3.5.2. Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC)

Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile, qui a pour mission principale d'assister le Ministre dans la mise en œuvre de la réglementation internationale en matière de sûreté de l'aviation civile, s'est réuni six fois en 2008.

Le CONATSAC a notamment procédé à une révision du Programme national de sûreté de l'aviation civile, contribué à la préparation de l'audit national et à l'organisation de la formation des contrôleurs de la sûreté aérienne, assuré le suivi du dossier «transmission des données concernant les atterrissages des avions» et contribué à la mise en conformité de la nouvelle aérogare par rapport aux dispositions légales en matière de sûreté de l'aviation civile.

3.5.3. L'audit national

Conformément à l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 portant nomination des membres de la Commission d'audit en matière de sûreté de l'aviation civile, un audit national a été effectué du 7 au 9 avril 2008. L'audit national a porté sur la mise en œuvre de la nouvelle aérogare. En collaboration avec deux auditeurs de la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC), la Commission d'audit a procédé à une évaluation de la nouvelle aérogare par rapport à la réglementation communautaire n° 2320/2002.

3.6. Le Bureau juridique

3.6.1. 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 14 novembre 2008 (http://ec.europa.eu/transport/air-ban/pdf/list_fr.pdf)

En plus des restrictions existantes, la Commission a imposé une interdiction totale d'exploitation à la compagnie cambodgienne Siem Reap Airways International. Elle a également étendu l'interdiction dont fait l'objet TAAG Angola Airlines à toutes les compagnies aériennes certifiées en Angola en raison de l'existence de problèmes de sécurité graves soulevés par l'OACI dans son rapport d'audit, qui restent sans solution et nuisent à la sécurité des activités de tous les transporteurs aériens angolais.

La Commission a décidé de maintenir l'interdiction totale applicable aux opérations des compagnies Ukraine Mediterranean Airlines et Ukraine Cargo Airways, celles-ci n'ayant pas apporté la preuve qu'elles avaient mis en œuvre d'une manière satisfaisante les mesures correctives destinées à résoudre définitivement les déficiences en matière de sécurité constatées précédemment. En ce qui concerne la compagnie Nouvelle Air Affaires, certifiée au Gabon, la Commission a décidé de maintenir l'interdiction totale dont ce transporteur aérien faisait déjà l'objet. La Commission a également examiné le plan d'action relatif à l'exercice de la surveillance aux Philippines et elle a l'intention de procéder avec les États membres, au début de 2009, à une évaluation de sécurité des autorités de l'aviation civile des Philippines.

Par conséquent, la liste communautaire prévoit désormais une interdiction pour tous les transporteurs d'Angola, de Guinée équatoriale, d'Indonésie, de la République du Kirghizstan, du Liberia, de la Sierra Leone, du Swaziland et de la République démocratique du Congo (RDC) ainsi que du Gabon, à l'exception de Gabon Airlines et d'Afrijet, dont les activités sont gelées à leur niveau actuel moyennant le strict respect de certaines conditions.

Toujours dans le cadre de la sécurité aérienne, il est à relever que la loi du 23 avril 2008 (<http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2008/0057/a057.pdf>) 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 communautaire a transposé en droit national les règles et les procédures harmonisées inhérentes aux inspections au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant à l'aéroport de Luxembourg.

La loi adoptée s'inscrit dans la stratégie communautaire SAFA «Safety assessment of foreign aircraft» visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile dans la Communauté européenne. A cette fin, il y a lieu de citer

qu'une nouvelle directive, la directive 2008/49/CE de la Commission du 16 avril 2008 modifiant l'annexe II de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les critères pour la conduite des inspections au sol sur les aéronefs empruntant les aéroports communautaires, complétera et renforcera le dispositif SAFA par des mesures appropriées visant à garantir que des normes communes s'appliquent à l'exécution des inspections au sol. Les services de la Direction de l'Aviation Civile sont en train de transposer en droit et en fait les nouvelles dispositions complémentaires.

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 a introduit le fameux code «EU-OPS», entré en vigueur le 16 juillet 2008, qui remplace les dispositions inhérentes au code JAR-OPS 1, et 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 mesures d'application dudit règlement communautaire ont rendu nécessaire une adaptation de la réglementation nationale relative au temps de vol, de service et des exigences de repos applicable au personnel de conduite d'avions luxembourgeois qui s'est traduit par un amendement via le règlement grand-ducal du 19 août 2008 portant modification du règlement grand-ducal du 18 mars 1995 concernant les limitations des temps de vol et de service et fixant les exigences en matière de repos applicables aux membres d'équipage de conduite des aéronefs exploités sous licence d'exploitation luxembourgeoise.

3.6.2. Droits des passagers

L'entrée en vigueur totale du 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 a été le 26 juillet 2008; les articles 3 et 4 du prédit règlement étant déjà entrés en vigueur le 26 juillet 2007.

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. Le transporteur informe par écrit la personne à mobilité réduite concernée de ses motifs dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réservation, le refus d'embarquement, ou l'imposition de la condition de se faire accompagner.

Les personnes à mobilité réduite ont le droit de bénéficier d'une assistance gratuite dans les aéroports (au départ, à l'arrivée et en transit) et à bord des avions (par exemple le transport de fauteuils roulants ou de chiens guides d'aveugles).

La Direction de l'Aviation Civile (ci-après «DAC») a été désignée comme organisme chargé de l'application des dispositions du règlement et du traitement des plaintes. La DAC a été saisie d'un dossier de traitement de plainte et de plusieurs demandes de renseignement.

Un groupe de travail, composé de représentants d'Info-Handicap, Luxair, Lux-Airport et de la DAC, s'est réuni de manière régulière durant les années 2007 et 2008 en vue de l'élaboration d'un code de conduite destiné aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées qui est actuellement disponible et librement téléchargeable en langue française et anglaise sur le site internet de la DAC (www.dac.lu).

Chiens d'assistance

La DAC, par le biais du Ministère des Transports, a contribué à insérer une dérogation au projet de règlement grand-ducal relatif aux limitations à l'accès des personnes handicapées accompagnées de chiens d'assistance aux lieux ouverts au public, notamment en ce qui concerne le droit d'accès des chiens d'assistance aux cabines d'aéronefs.

3.6.3. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

La directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne s'applique aux demandeurs d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaires et aux contrôleurs de la circulation aérienne employés par des fournisseurs de services de navigation aérienne exerçant essentiellement pour le trafic aérien général.

La Direction de l'Aviation Civile a démarré les travaux de transposition de la directive citée sous rubrique qui se traduira par l'introduction sur le chemin des instances fin janvier 2009 de deux textes, un projet de loi assorti d'un projet de règlement grand-ducal d'exécution.

La Direction de l'Aviation Civile s'apprête en vertu de ce texte à endosser les responsabilités incombant à l'autorité de surveillance nationale, prônée par la directive, pour exécuter les nouvelles tâches de façon impartiale et transparente.

En termes généraux, la directive vise à:

- fixer des règles pour l'octroi de licences;
- rendre applicable à la formation le cadre institutionnel fixé par la législation sur le Ciel unique européen. La formation est considérée comme un service similaire aux services de navigation aérienne, avec la possibilité de faire des inspections et des enquêtes;
- énoncer les conditions d'obtention et de maintien d'une licence;
- assurer l'harmonisation des compétences en imposant une structure de qualification et de mentions qui précise le type de services que le contrôleur de la circulation aérienne est apte à fournir;
- fournir des garanties supplémentaires d'un niveau de compétence élevé, notamment par l'exigence d'un contrôle financier et le système d'approbation des examinateurs.

La fourniture de services de navigation aérienne exige un personnel hautement qualifié. Pour les contrôleurs de la circulation aérienne, ce moyen est constitué par la licence communautaire, qu'il convient de considérer comme une sorte de diplôme.

Dans ce contexte, les licences de contrôleur de la circulation aérienne sont octroyées aux candidats qui:

- sont détenteurs d'au moins un diplôme d'enseignement secondaire (ou similaire) ou d'un diplôme donnant accès aux études universitaires;
- ont accompli avec succès un cours de formation initiale agréé relatif à la qualification, notamment une formation pratique et simulation;

- possèdent un certificat médical valide. Les certificats médicaux délivrés doivent être conformes aux exigences médicales internationales;
- ont fait preuve d'un niveau adéquat de compétence linguistique.

Parallèlement, les candidats doivent être:

- âgés d'au moins 18 ans;
- titulaires d'une licence de contrôleur stagiaire;
- détenteurs d'un certificat médical valide;
- tenants d'un niveau adéquat de compétence linguistique conformément aux exigences énoncées.

L'objectif de la directive 2006/23/CE consiste à accroître les niveaux de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système communautaire de contrôle de la circulation aérienne par l'octroi d'une licence communautaire de contrôleur du trafic aérien.

Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. Pour cette raison la licence fait partie d'une politique communautaire en matière de sécurité plus large contenue dans le paquet «Ciel unique». Cette licence fournira l'occasion de réexaminer ou de renforcer les aspects de sécurité de la gestion de la circulation aérienne et d'introduire des normes élevées pour le système de formation.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière d'octroi de licences de contrôleur de la circulation aérienne qui portent notamment sur les exigences linguistiques. D'autre part, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) a également adopté des exigences réglementaires de sécurité dans le domaine de la formation et de l'octroi de licences. Malgré ces nombreuses réglementations internationales, l'octroi de licences demeure un domaine très fragmenté dans les États membres de l'Union européenne.

3.6.4. 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.

Les travaux législatifs ont abouti à la loi du 29 juillet 2008 (<http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2008/0128/a128.pdf>) portant approbation du Protocole n° 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, 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.

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 développé, 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 est communément qualifié de «régime de responsabilité Varsovie».

Le régime de responsabilité de Varsovie s'articulait 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 n° 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 n° 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 de Varsovie);*
 - 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 les règles de droit interne découlant de l'adhésion des Etats aux textes antérieurs. L'existence de cet article 55 rend superfétatoire toute insertion d'articles 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 cité supra 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 venant y 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 sur le plan international. Les dispositions contenues dans le Protocole n°4 gardent toute 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 n° 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 n° 4).

Il convient d'indiquer à titre d'information que le Protocole n°4 a été signé par 53 États contractants de l'OACI dont 15 pays membres de l'Union européenne.

Dans les rapports avec les États non signataires de la Convention de Montréal de 1999, l'objet du Protocole n° 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 à noter 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 par des 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.

En 2008, le département et affaires juridiques a encore procédé à l'élaboration des textes réglementaires suivants:

- **Création d'une ANSAC**

Le système de supervision incombant à la DAC, d'après l'article 17 de la loi cadre modifiée du 19 mai 1999 portant création de la DAC, s'avère fort difficile notamment au regard des procédures administratives peu flexibles face à une industrie aéronautique toujours enclin à devoir s'adapter aux contraintes réglementaires et financières.

En outre il s'est également avéré difficile de recruter des agents ayant les qualifications professionnelles nécessaires correspondant aux exigences communautaires requises en matière d'inspections et de contrôles en matière aéronautique.

Ainsi le Gouvernement en Conseil a décidé de créer une Agence nationale de sécurité de l'aviation civile, agence ayant le statut de société anonyme dont l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg détiendrait 100 % des parts, dont la finalité est la planification, l'organisation, la préparation, l'exécution et la supervision de contrôles, inspections, essais, tests, audits, études, enquêtes et formations de tous genre en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ainsi que toute autre activité accessoire ou connexe quelconque en relation avec la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.

- **Règlement relatif à l'institution des taxes relatives aux licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs**

Corolaire nécessaire à l'implémentation de l'ANSAC est la perception continue et régulière d'une taxe en contrepartie de certaines prestations que l'ANSAC, sur décision de la DAC, devra fournir à l'industrie aéronautique. Cette perception permettra aussi des rentrées financières constantes assurant ainsi un fonctionnement autonome de l'ANSAC sans grever constamment des deniers publics.

- **Organisation interne de la DAC**

Dans la mesure où l'effectif de la DAC a été substantiellement renforcé notamment au niveau des inspecteurs de sécurité et sûreté en charge des contrôles périodiques à l'aéroport, il est devenu nécessaire d'adopter un règlement grand-ducal venant préciser les différentes missions des départements de la DAC. La précision de la structure organisationnelle est d'ailleurs prévue par une disposition particulière figurant à l'article 17 de la modifiée du 19 mai 1999 portant création de la DAC.

3.7. Bureau des relations internationales

Plusieurs réunions bilatérales ont eu lieu avec des pays tiers afin de modifier et d'étendre les arrangements bilatéraux avec les pays en question.

Ainsi une réunion avec les autorités aéronautiques azerbaïdjanaises a permis d'adapter les dispositions opérationnelles qui s'appliquent aux transporteurs aériens respectifs. Avec le Brésil des négociations pour la conclusion d'un accord aérien ont pu être finalisées avec en même temps une extension des droits de trafic qui permettra désormais au transporteur Cargolux d'étendre son engagement sur le marché brésilien.

Par ailleurs un nouvel accord aérien a été conclu avec les Emirats Arabes Unis qui a permis de libéraliser les relations de transport aérien avec ce pays.

Avec l'Autriche des arrangements ont été formalisés qui permettent désormais à Cargolux de desservir la ville de Vienne sur base de droits de trafic de 5^{ème} liberté au départ de l'Asie. Finalement un certain nombre d'échanges de lettres ont été effectués avec différents pays pour changer certaines modalités dans les arrangements bilatéraux avec les pays en question.

Au niveau communautaire, la Commission a poursuivi ses activités en termes de négociation d'accords horizontaux afin de mettre en conformité les accords aériens bilatéraux avec les pays concernés. Des progrès ont pu être réalisés avec différents pays et un accord plus global a pu être formalisé avec le Canada.

3.8. Gestion de la qualité

Le département de gestion de la qualité a été formé début 2008 avec le recrutement d'un ingénieur affecté partiellement à cette tâche et partiellement au bureau de gestion de la sécurité et de traitement des incidents. L'adhésion au Mouvement Luxembourgeois pour la Qualité (MLQ) constitue la première démarche de la Direction de l'Aviation civile dans le domaine de la qualité.

Le département a procédé à l'évaluation de la situation actuelle au sein des différents départements ainsi qu'à la comparaison de différents systèmes de gestion de la qualité en vue de leur applicabilité à la Direction de l'Aviation Civile, notamment l'ISO 9001 et le CAF (Cadre d'auto-évaluation des fonctions publiques). L'introduction d'un système de gestion de la qualité englobant toute la Direction de l'Aviation Civile a été remis à l'année 2009 afin de pouvoir tenir compte des changements majeurs qui sont en cours ou qui s'annoncent pour un avenir très proche, tels que l'augmentation du nombre d'effectifs et la création de l'ANSAC (Agence Nationale de la Sécurité dans l'Aviation Civile).

La démarche qualité a été portée sur des procédures concrètes qui ont été élaborées ou améliorées: gestion du courrier, gestion des réclamations de personnes à mobilité réduite telles que prévues par le règlement (CE) n° 1107/2006, etc.

Pour le domaine de la sûreté, le projet e-PNCQ qui vise à gérer le suivi informatique des contrôles exécutés dans le cadre du Programme National de Contrôle Qualité, a été entamé. Les procédures ont été établies et une analyse fonctionnelle informatique a été réalisée par le département informatique. Sur ces bases, différentes solutions informatiques ont été évaluées et un outil informatique commercial multifonctionnel a été sélectionné fin 2008.

En outre le département de gestion de la qualité a assisté à trois audits de la Direction de l'Aviation Civile par l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne).

3.9. 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 et la mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport (exécution de la loi du 22 décembre 2004) se poursuivent 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 en date du 29 mai 2008 la Cour Administrative a réformé la décision de première instance en annulant que partiellement le prédit règlement grand-ducal.

L'administration de la navigation aérienne a achevé les travaux de mise en conformité concernant la certification de ses services conformément aux obligations imposées et par l'OACI et par la Commission européenne par son volet réglementaire du «Ciel unique».

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 sont constituées par la mise à contribution des redevances de routes encaissées par Eurocontrol pour le compte du Grand-Duché de Luxembourg ainsi que par les

redevances aéroportuaires facturées aux clients de l'aéroport par l'administration, en particulier les redevances d'atterrissage et de vols de nuit. Ainsi, les anciennes taxes d'atterrissages ont été remplacées par des redevances terminales et aéroportuaires qui sont en vigueur depuis le 1^{er} juin 2008.

Les taxes de passager et de stationnement sont encaissées depuis le 1^{er} janvier 2008 par la société lux-Airport qui a été chargée, par la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, de l'exploitation technique et commerciale de l'aéroport.

En ce qui concerne la fréquentation de l'aéroport par ses clients, les graphiques joints illustrent le mouvement général décennal constaté depuis 1998.

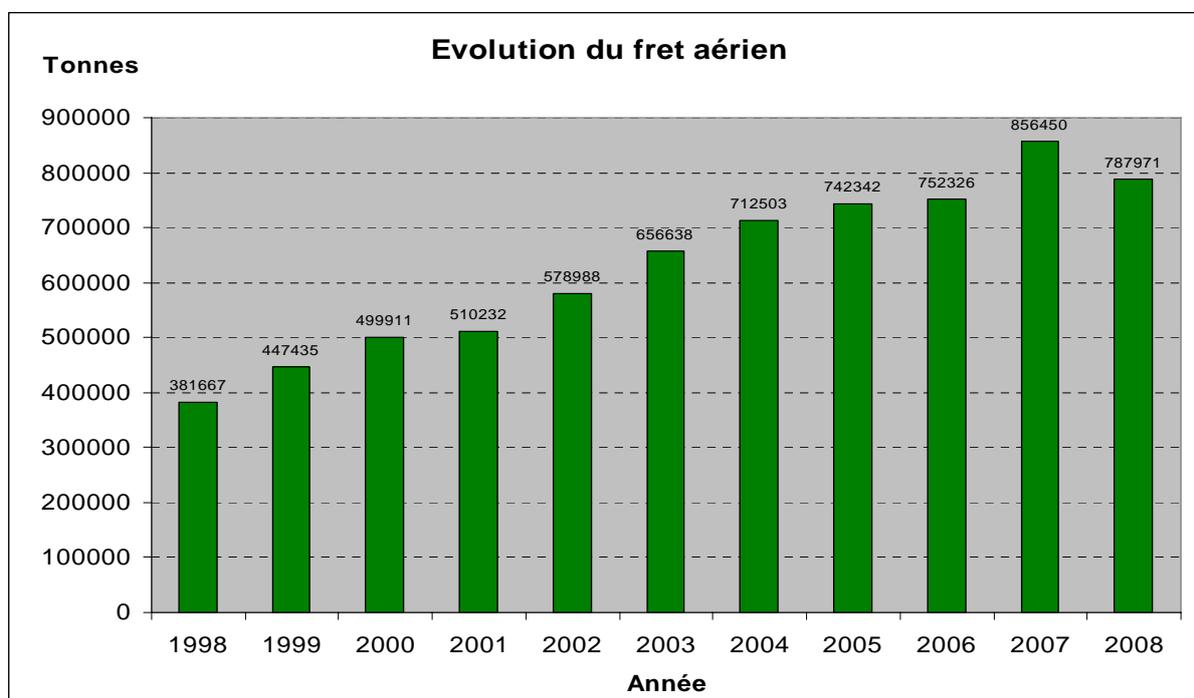
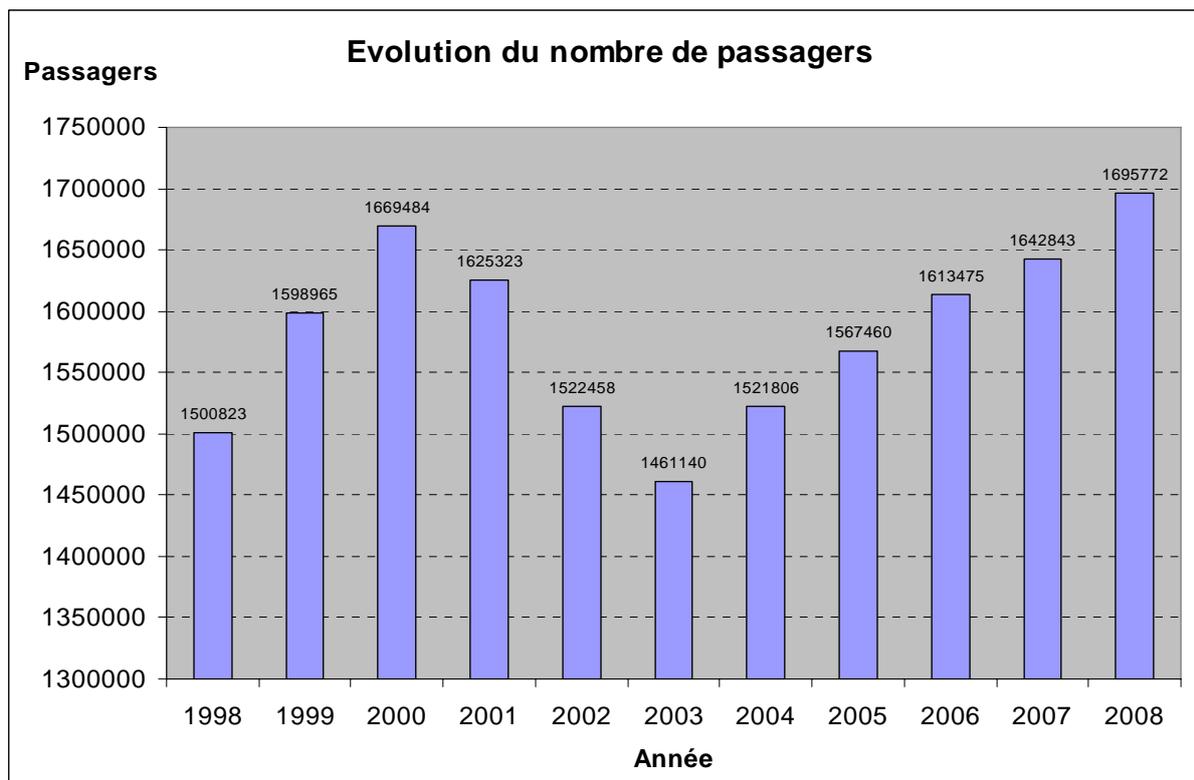
Le secteur des passagers est en hausse depuis 5 années consécutives et un nouveau chiffre record a pu être enregistré en 2008 avec un nombre de 1.695.772 passagers (par rapport au chiffre record de 1.669.484 passagers de l'année 2000).

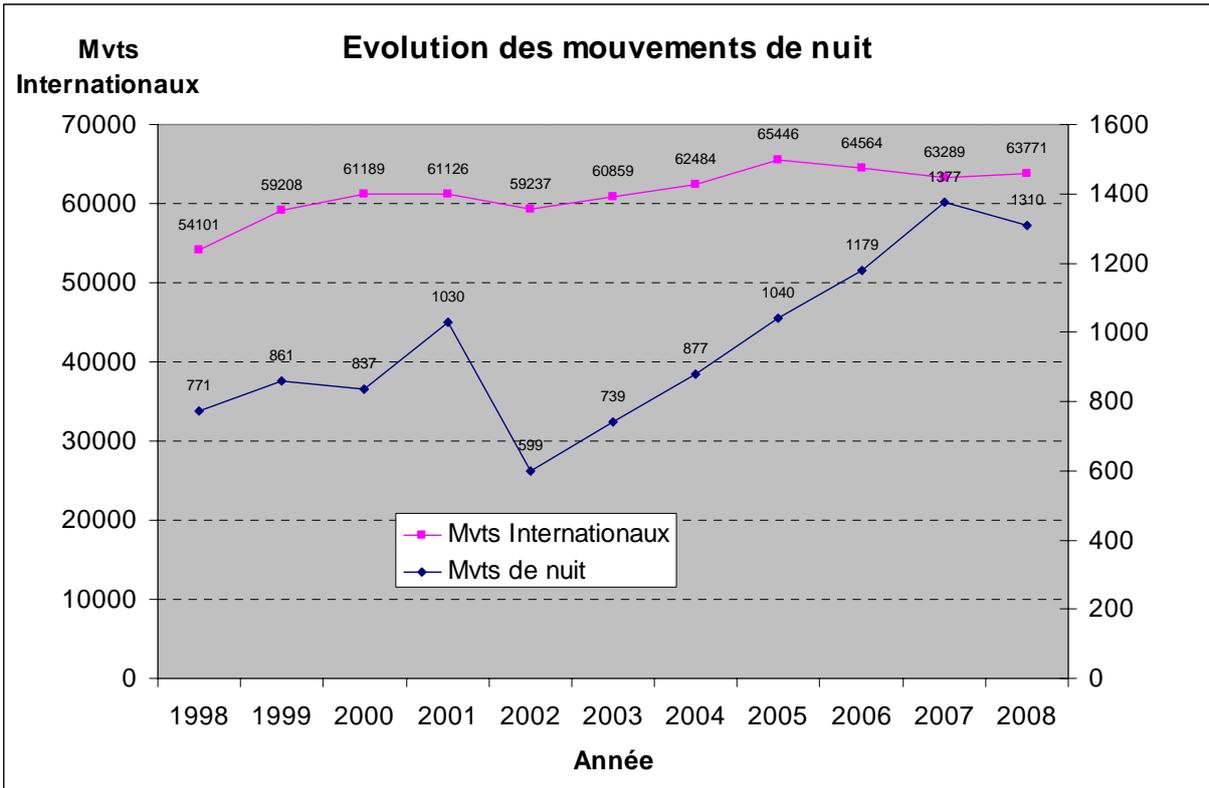
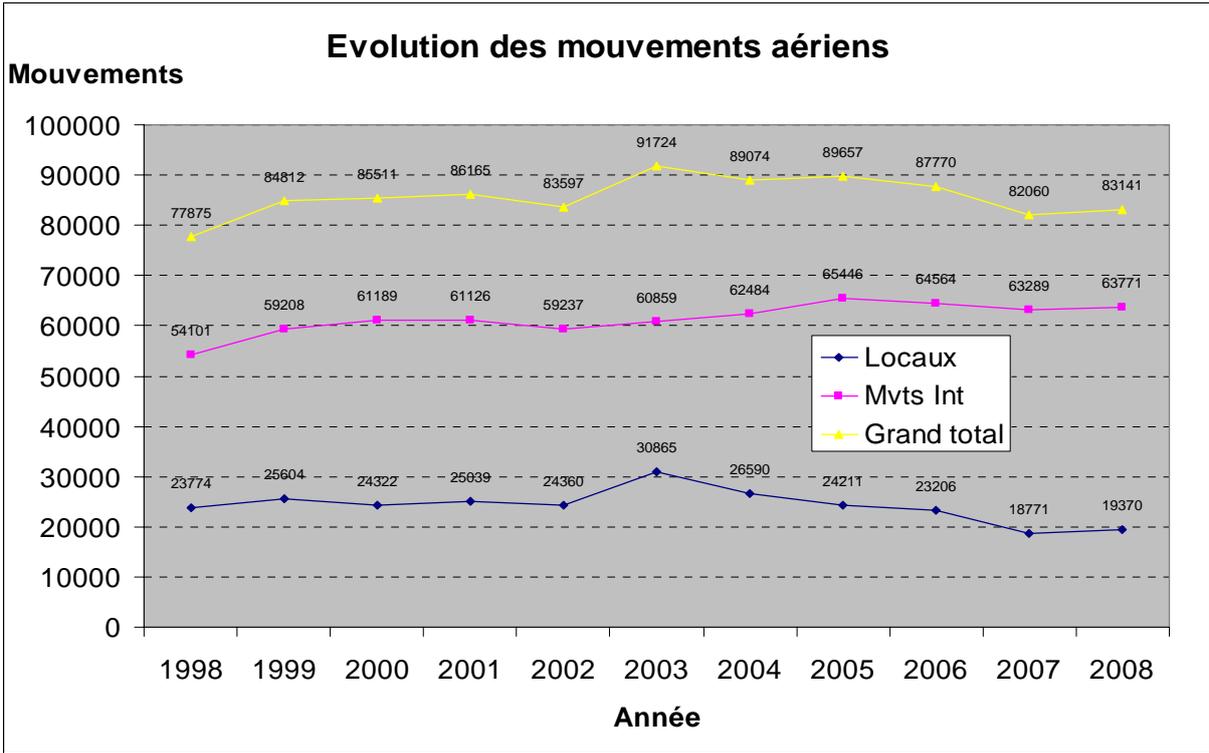
En ce qui concerne le secteur du fret aérien, une croissance impressionnante avait pu être constatée depuis l'année 1998, ce secteur avait également connu une croissance constante jusqu'en 2007. En 2008, ce secteur a connu la première régression depuis (- 8 %) 1998. Cet événement est sans doute lié à la crise financière qui a ébranlé les marchés mondiaux en automne 2008.

Les mouvements aériens qui étaient en constant recul depuis 2005, tant pour les mouvements internationaux que locaux, ont pu enregistrer pour la première fois une légère hausse par rapport à l'année précédente. Pour 2008 la hausse est de 1,3 % par rapport aux chiffres de l'année précédente, les mouvements internationaux affichant une hausse de 0,76 % et les mouvements locaux une augmentation de 3,19 % qui en fait représentent l'activité de l'aviation sportive luxembourgeoise. De par la nature différente de ces deux activités, les raisons de ces augmentations sont incomparables. En effet, en ce qui concerne l'aviation sportive, les conditions météorologiques étaient plus favorables pour l'année écoulée, tandis que, pour ce qui est des mouvements internationaux, la hausse peut être expliquée par une augmentation du nombre de vols des compagnies commerciales lors du premier semestre de l'année en raison de la situation conjoncturelle très favorable à ce moment. L'avènement de la crise internationale en fin d'année a causé une réduction du nombre de vols, ce qui a provoqué en même temps une diminution du nombre total des mouvements enregistrés pendant toute l'année.

Le nombre des mouvements de nuit était en constante hausse depuis l'année 2002. La volonté du Gouvernement de limiter ces mouvements et les mesures prises en vue de réduire les vols de nuit ont pu réaliser une baisse de 4,9 % des mouvements nocturnes en l'année 2008. Le chiffre global tel quel, est constitué très majoritairement (94,6 %) par des vols répondant aux critères des dérogations permanentes telles qu'inscrites à l'article 13, sub 1. 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 (5,1 %) 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.





4. Transports fluviaux

4.1. *Activité législative*

- Le règlement grand-ducal du 12 février 2008 a porté transposition de la directive 2005/44/CE du Parlement et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'informations fluviale (SIF) harmonisées sur les voies navigables communautaires (Mémorial A n° 22, pages 344 et ss).
- L'arrêté grand-ducal du 7 mars 2008 a publié différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A n° 31, pages 431 et ss).
- L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève, le 26 mai 2000 – Entrée en vigueur le 29 février 2008 (Mémorial A n° 47 du 14 avril 2008, page 719).
- L'arrêté grand-ducal du 5 septembre 2008 a publié différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A n° 140, page 2081).
- L'arrêté grand-ducal du 5 septembre 2008 a publié les décisions prises par la Commission de la Moselle lors de sa séance plénière du 19 juin 2008 en matière de péages sur la Moselle (Mémorial A n° 250, page 4599).
- Le règlement grand-ducal du 22 octobre 2008 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 (Mémorial A n° 163, pages 2274 et ss).

4.2. 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.

Le règlement grand-ducal du 12 février 2008 portant transposition de la directive 2005/44/CE définit le cadre de l'utilisation des SIF au niveau national, à savoir pour la Moselle et le port de Merttert. La mise en place des SIF sur les voies navigables luxembourgeoises sera assurée par le Service de la navigation.

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 a donné lieu à l'élaboration d'un règlement grand-ducal de transposition qui a été introduit dans la procédure réglementaire et est en attente d'être avisé par le Conseil d'Etat.

La directive 2008/68/CE du Parlement et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses rend obligatoire l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève, le 26 mai 2000, dans tous les pays de l'Union européenne. Le Luxembourg a approuvé par la loi du 13 mars 2007 ledit accord.

En ce qui concerne la participation du Luxembourg dans la mise en œuvre du plan d'action pour la promotion de la navigation intérieure «NAIADES», les Etats-membres de la Commission de la Moselle, y compris le Luxembourg ont donné mandat à la Commission de la Moselle de participer au steering committee de PLATINA, la plate-forme de mise en place de projets dans le cadre dudit programme.

4.2.2. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Le Luxembourg est partie à des conventions que la Commission Centrale pour la navigation du Rhin a soit élaboré, soit dont elle est dépositaire (Convention sur la limitation de la responsabilité dans la navigation intérieure de 1993, Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure de 1996) et suit de manière générale les travaux de celle-ci en ce que la Commission Centrale pour la navigation du Rhin est précurseur dans nombreux domaines intéressant la navigation fluviale en Europe.

Ainsi, 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, le Luxembourg participe activement aux travaux des comités mis en place afin de préparer la mise en œuvre de ladite Convention.

A noter également que sur initiative luxembourgeoise, lors de sa présidence de la Commission de la Moselle, un rapprochement entre la Commission de la Moselle et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin s'est pu effectuer en 2008, rapprochement qui s'est concrétisé par l'adoption par les deux institutions d'un accord de coopération afférent.

4.2.3. Commission de la Moselle

En 2008, la Commission de la Moselle a tenu deux séances plénières où des décisions importantes ont été prises.

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.

Outre la conclusion susmentionnée d'une coopération avec la Commission Centrale pour le Navigation du Rhin (CCNR), les Etats-membres de la Commission de la Moselle ont approuvée la participation du secrétariat au Comité Directeur du projet PLATINA.

La Commission a en outre été tenue 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'est-à-dire le doublement des écluses mosellanes entre Trèves et Coblenze ainsi que le rehaussement des ponts de la Moselle entre Apach et Metz.

Dans ce cadre, la France a informé les autres Etats de l'état des lieux du projet «Liaison Saône-Moselle» où les études nécessaires à l'élaboration du dossier sont en cours. Et le débat public est prévu d'ici 2012. La délégation française fera une fois par an par en séance plénière de la Commission de la Moselle un rapport sur le projet.

Une première réunion du Groupe de Travail «Gestion des Débits» s'est tenue le 23 septembre 2008 portant sur les projets d'installation de fibres optiques et les trois délégations se sont informées mutuellement sur leurs propres approches en la matière.

Le Groupe de Travail «Systèmes d'annonces et d'informations modernes sur la Moselle» vient d'être créé par le Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal dans le but d'élaborer un aperçu des services offerts aux usagers de la voie d'eau. Il traite tout particulièrement des échanges de données entre les experts des trois Etats riverains.

Suite aux recherches initiées par le Luxembourg une décision a pu être prise par la Commission de la Moselle ayant permis 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, et ceci conformément aux règles de 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, les trois postes du secrétariat ont pu être occupés en 2008. Madame Patricia Bruckner a été nommée au poste de secrétaire de la Commission à partir de la séance plénière de juin 2008.

4.3. Le Service de la navigation

4.3.1. Le contexte général

Bien que la Moselle s'inscrit dans notre perception du paysage en tant que voie navigable et bien que ses infrastructures font partie de notre patrimoine, 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.

Aussi semble-t-il intéressant de rappeler que le potentiel de la Moselle ne se limite pas à la fonction de simple voie de transport. Par rapport aux autres voies de communication créées par l'homme, on oublie en effet trop souvent qu'il s'agit d'une infrastructure à usages multiples constituée par un milieu aquatique vivant présentant accessoirement des potentialités au niveau production d'énergie renouvelable et offrant complémentaiement des infrastructures pour la pratique de sports nautiques et des loisirs de la pêche sportive, respectivement des espaces de récréation et de détente ou encore des possibilités à valoriser au plan touristique.

Les résultats du trafic écoulé en symbiose économique et écologie par la Moselle démontrent que l'économie des régions touchées tire largement parti de cette infrastructure multifonctionnelle. Le fait que la Moselle révèle à plusieurs égards des opportunités non valorisées, constitue néanmoins un atout qui reste à mieux exploiter par les régions concernées.

Abstraction faite des répercussions économiques directes, 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.

Cadre et nature des missions à assumer

Dans le cadre de la Convention tripartite au sujet de la canalisation de la Moselle, respectivement en signant 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).

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 et de prendre 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

S'agissant d'infrastructures opérationnelles 24h sur 24h, le gestionnaire se doit, de s'organiser de manière à pouvoir assurer la continuité d'administration et sa capacité d'intervention à longueur d'année.

En ce qui concerne les défis à relever, il a déjà été évoqué que la voie navigable bénéficie d'un regain d'intérêt prononcé, ce qui explique notamment le dynamisme des secteurs tourisme, sports nautiques et navigation de plaisance. Ce développement, tout comme la progression du trafic marchandises, implique évidemment une évolution quantitative et qualitative des prestations à fournir par le gestionnaire de cette infrastructure multifonctionnelle.

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. 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 principes de durabilité, respectivement les aspects écologiques, aménagement du territoire ou la protection des sites.

Comme l'effectif disponible n'a pas été adapté à l'évolution des besoins, 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 ces performances sont en rapport étroit avec la mobilisation extrême d'un effectif des plus restreints, mais fort de ses hommes et de leurs compétences.

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 été ciblées sur les priorités suivantes:

- le contrôle des dépendances relevant du domaine public contre les risques de démembrement, d'empiètement ou de dégradation moyennant des inspections ad hoc de l'état des infrastructures de navigation et de la conformité des concessions privées.
- l'amélioration de la gestion et de la valorisation des potentialités offertes par les infrastructures du domaine public fluvial. A niveau administratif il s'agissait de fixer les conditions d'occupation privées de secteurs déterminés du domaine public à des particuliers ou des personnes morales en vue de la mise en place de débarcadères, de la construction d'ouvrages de rejet d'eaux superficielles, ou encore d'aménagements urbanistiques sur la rive. Soucieux d'apporter une réponse positive aux demandes d'intéressés, on s'est aussi employé à soigner la communication et à valoriser les ouvrages de retenue, en les ouvrant ponctuellement à des visites guidées. Pour ce qui est de la valorisation, les efforts ont plus particulièrement concernés les intérêts de la production d'énergie hydroélectrique, les sports nautiques, le tourisme et sur un plan général, le cadre de vie.
- la mise à niveau du cadre réglementaire. D'une manière générale, l'absence d'une base légale fixant les modalités de gestion du domaine public fluvial ne cesse de produire des situations de plus en plus difficile à gérer. Aussi est-il que 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, la mise en place au plan national d'un cadre réglementaire en rapport avec le régime d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial est indispensable et urgent.
- la promotion de l'adaptation/modernisation des infrastructures d'accueil de la rive luxembourgeoise à l'évolution des besoins. Dans ce contexte il sied de mentionner la collaboration au sein du groupe de travail «Miselerland» ayant comme objet la mise en place d'une étude conceptuelle sur le tourisme fluvial et l'évaluation des synergies, respectivement du potentiel des activités fluviales.

En tant que prestataire de services le concours d'expert a été intensivement demandé au niveau assistance-conseil, respectivement appui technique par les autorités et organismes opérant sur ou à proximité du domaine public.

4.3.4. Les résultats chiffrés d'exploitation

- **L'exploitation commerciale de la voie d'eau**

A ce niveau, les mouvements de trafic dans le secteur germano-luxembourgeois de la Moselle au cours de l'exercice 2008, ont généré des recettes au titre de péages de circulation respectivement de taxes d'éclusage une somme de 78.544 euros. A rappeler que cette somme est encaissée pour le compte de la Société Internationale de la Moselle. Le niveau des recettes d'exploitation n'a pas connu une évolution significative, le taux des péages n'ayant en 2008 pas connu d'adaptation.

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 2008 l'ordre d'un million d'Euros.

- **Les résultats du transport de marchandises**

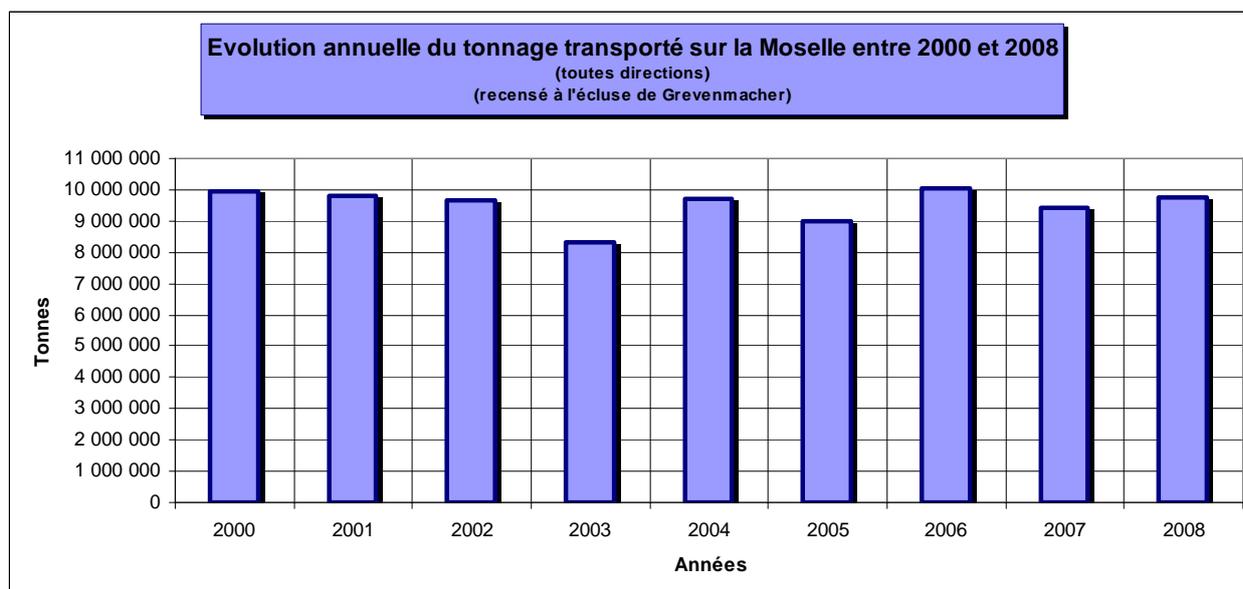
Le trafic marchandises transitant par la Moselle s'est maintenu en 2008 au haut niveau des années précédentes. A l'écluse de comptage de Grevenmacher les chiffres caractérisant le flux de marchandises transportées se lisent comme suit:

Tonnage transporté:	9.750.825 tonnes
Mouvements de bateaux à marchandises chargés:	5.738 unités
Mouvements totaux de bateaux à marchandises:	6.989 unités
Capacité de charge théorique des bateaux:	16.031.547 tonnes

Tout en confirmant le haut niveau de performance, le trafic de l'année 2008 s'est finalement soldé par une progression d'environ 3,28 % par rapport à l'année précédente.

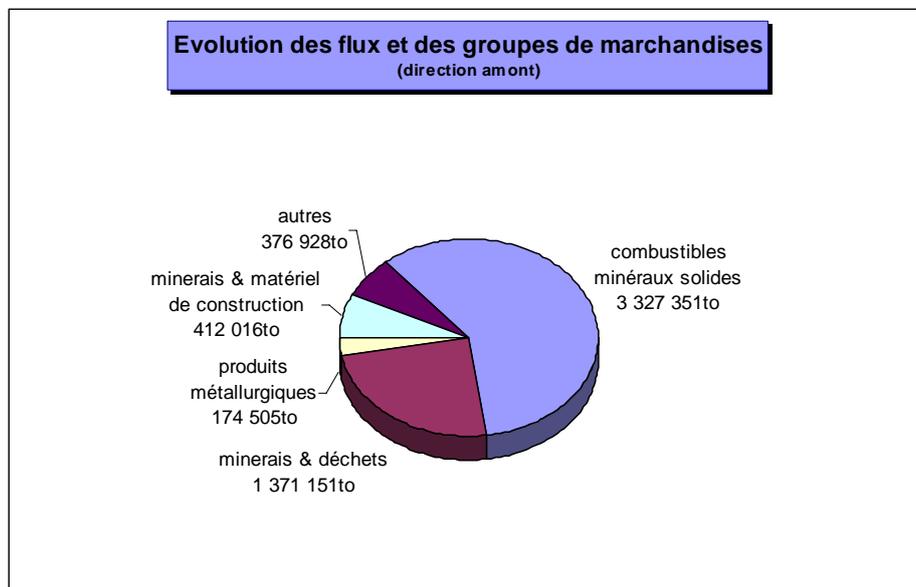
Comme on peut le constater, le trafic mosellan a dépassé, malgré une conjoncture difficile, régulièrement les estimations initiales.

Année 2000:	9.961.204 tonnes
Année 2001:	9.802.588 tonnes
Année 2002:	9.664.028 tonnes
Année 2003:	8.309.810 tonnes
Année 2004:	9.727.709 tonnes
Année 2005:	9.004.990 tonnes
Année 2006:	10.055.094 tonnes
Année 2007:	9.441.020 tonnes
Année 2008:	9.750.825 tonnes

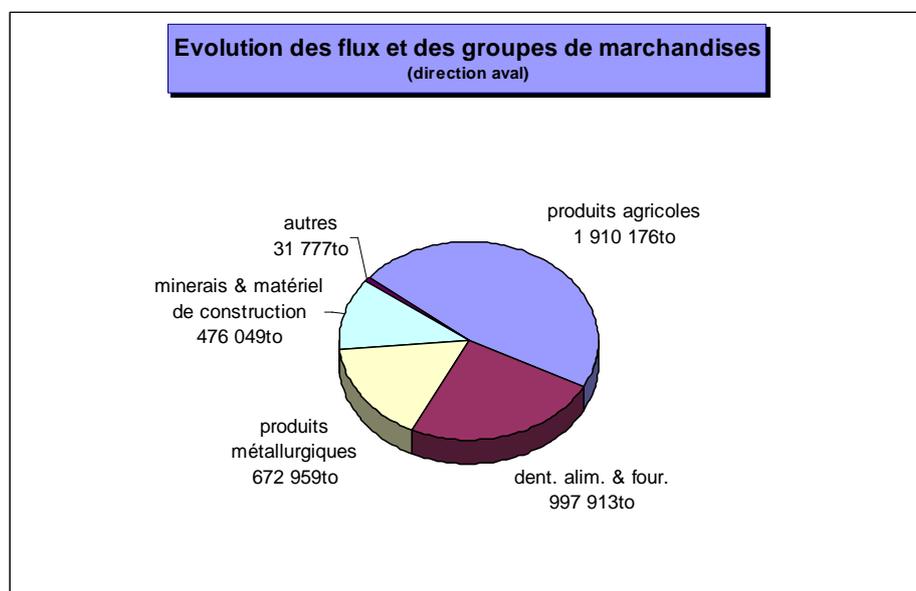


L'évolution des flux et des groupes de marchandises a été variable selon les secteurs économiques. Les activités de transport se sont soldées par:

- un trafic de 5.661.951 tonnes vers l'amont visualisé par le graphique ci-dessous.



- un trafic de 4.088.874 tonnes vers l'aval visualisé par le graphique ci-dessous.



Le nombre de bateaux recensé à l'écluse de Grevenmacher s'élève à 8.628 unités. Un transport de conteneurs n'a pas pu être observé au cours de l'année 2008. Les matières principales transportées restent les mêmes.

Même si le trafic total de l'année 2008 a été supérieur à celui de l'année précédente, il y a lieu de signaler un léger infléchissement du trafic au cours des deux derniers

mois de l'année. Vu le rapport étroit des flux de marchandises avec les filières métallurgiques, les prochains résultats risquent néanmoins de se retrouver plus sérieusement affectés par la conjoncture difficile. Vu les potentiels offerts, il n'est par contre, en comparaison avec les autres modes, pas exclu que la navigation pourra mieux sortir son épingle du jeu de concurrence.

- **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, les chiffres recensés en 2008 témoignent le fait que le tourisme fluvial constitue à la fois un vecteur de développement économique et une source de détente importante. A noter qu'au niveau mouvements des unités de plaisance, les unités battant pavillon luxembourgeois ne représentent qu'environ un tiers, la majorité représentant des étrangers attirés par les charmes fluviaux, respectivement les intérêts touristiques de la région.

Pour l'année 2008, les activités en question peuvent être décrites par les chiffres suivants (relevés à Grevenmacher):

Mouvements de bateaux d'excursion journalière et de bateaux à cabines:	386
Mouvements d'unités de plaisance par l'écluse à grand sas:	899

A préciser que la majeure partie des mouvements des bateaux à passagers ont lieu sous le couvert d'une priorité d'éclusage. L'octroi de ce privilège profite notamment dans un contexte de saturation des capacités d'éclusage aux opérateurs du transport de personnes.

Aussi échet-il de ne pas passer sous silence le fait que l'attribution de ces droits préférentiels introduits par une disposition cadre au sein du règlement international de police pour la navigation de la Moselle ne va pas sans poser problème. D'une part parce que l'attribution de ces droits préférentiels est mal perçue par les non bénéficiaires, à savoir la navigation à fret. Comme l'examen et la coordination de ces privilèges a nécessité pour l'année sous examen la gestion de 580 titres individuels, respectivement d'actes concédant des droits de priorité à l'éclusage, il va sans dire que ces prestations fournies d'ailleurs à titre gracieux, ont réclamées des dépenses de temps conséquentes. Face aux moyens administratifs très limités ont donc été entamées des réflexions visant une simplification procédurale susceptible de produire une réduction des dépenses de temps.

4.3.5. Le service des écluses

L'objectif de sécurité, de fiabilité et de continuité d'exploitation vaut tout particulièrement pour l'exploitation opérationnelle 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 2008 des interruptions d'exploitation des écluses qui se sont chiffrées à 199 heures pour Grevenmacher et à 52 heures pour Stadtbredimus. Ces chiffres englobent la période de l'arrêt annuel d'exploitation de l'écluse de Grevenmacher du 11 au 18 juin 2008.

A noter d'autre part que des activités ont été déployées en vue de conforter et de systématiser le rôle des barrages-écluses en tant que centrales d'information et d'alerte. A cet égard a été entamée une étude ayant pour objectif une simplification au niveau de la transmission d'alertes moyennant le recours à des technologies modernes.

Avant de conclure les aspects en rapport avec le service des écluses, il sied de signaler que le système informatique des statistiques de transport par voie navigable intérieure a pu être mis en service en 2008 de sorte que les données ont pu être fournies aux autorités compétentes en conformité avec les directives du règlement CE 1365/2006 relatif aux statistiques de transport par voie navigable.

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 m³/sec.

Pour l'année 2008, 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	775 h	3.259 h	1.256 h	2.719 h
Durée des mises hors service pour opérations programmées de maintien en état	80 h	2.037 h	102 h	64 h
Durée des interruptions de fonctionnement (pannes)	0 h	0 h	0 h	0 h

La régulation des niveaux d'eau a pu être garantie au cours de l'année. Les chiffres restent néanmoins trompeurs, dans la mesure où le risque de pannes est loin d'être complètement maîtrisé. Comme tout dysfonctionnement au niveau des barrages peut entraîner des répercussions graves non seulement sur la régulation du niveau d'eau mais également sur l'évacuation des eaux lors d'une crue, une certaine priorité a été réservée aux barrages en vue de pouvoir garantir la fiabilité et la sécurité de fonctionnement par une vigilance de tout instant et principalement par des travaux d'entretien courant préventifs.

Afin d'améliorer et de redéfinir les conditions de mise hors service d'une des deux vannes d'un barrage lors de petits respectivement de grands travaux de réfection au cours de l'été, un expert tiers a été chargé, d'étudier les problèmes rencontrés lors de certains chantiers et d'élaborer des propositions d'amélioration. Selon l'échéancier retenu, le rapport circonstancié sera finalisé début 2009.

4.3.7. Le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

Le défi à affronter au niveau du maintien en état opérationnel des ouvrages est intimement lié à l'âge des ouvrages. A rappeler à cet égard que leur construction date du début des années soixante et que les composantes maîtresses datent de cette époque.

De grands efforts ont dû être consacrés en vue de maintenir la sécurité fonctionnelle, respectivement augmenter la fiabilité d'exploitation des installations clé des barrages. La stratégie adoptée a été de réserver une importance particulière aux inspections systématiques et aux interventions préventives. Ce concept préventif a permis d'anticiper un certain nombre d'incidents et de planifier les opérations d'entretien, de sorte que la continuité d'exploitation et la fiabilité de fonctionnement des ouvrages hydrauliques de la Moselle ont globalement pu être garanties d'une manière satisfaisante.

Pour 2008 les interventions visant le maintien de la continuité fonctionnelle ont d'ailleurs également concerné les dispositifs de captage limnimétrique.

A signaler finalement que les préoccupations de maintien des capacités fonctionnelles englobent également la surveillance des dispositifs prévus aux ouvrages pour permettre aux espèces piscicoles migratrices le franchissement du dénivelé des ouvrages hydrauliques.

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.
- 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 (par exemple échos radars perturbateurs).
- 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.

Au niveau du cadre réglementaire, il y a lieu de signaler l'adaptation du taux d'alcoolémie maximale pour la navigation sur la Moselle de 0,8 ‰ à 0,5 ‰.

Au niveau de l'équipement d'intervention il y a lieu de mettre en évidence:

- le remplacement de l'ancienne embarcation d'intervention rapide LG 2772.
- la mise en service d'un sonar d'inspection latéral à haute résolution permettant de détecter et de localiser plus rapidement les obstacles et objets subaquatiques.

Sur un plan plus général, les activités particulières destinées à assurer des conditions optimales de sécurité pour les personnes et l'environnement ont plus particulièrement concerné:

- la collaboration dans le cadre de l'élaboration du plan d'urgence du lieu de transbordement et de stockage des produits pétroliers;

- la formation des agents appelés à intervenir en cas d'incident ou d'accident nautique;
- des actions de sensibilisation à la gestion des déchets et du respect de l'environnement, menées au plan interne, auprès des prestataires de service et des usagers de la voie navigable.

- **Les aspects contrôle et sécurisation**

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, en fonction des moyens disponibles, les activités opérationnelles de prévention, de sécurisation et de répression suivantes:

- actions ciblées d'information et de sensibilisation des usagers de la voie d'eau sur les dispositions de police et de sécurité;
- activités 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;
- interventions de sécurisation générées par des stationnements illicites respectivement l'abandon d'épaves sur le domaine public fluvial.

Au niveau répressif, les infractions constatées et verbalisées par le biais d'avertissement taxé ou moyennant procès-verbal d'infraction adressé au parquet du tribunal pour la navigation de la Moselle ont notamment concerné:

- Le non-respect des 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.

Ces missions ont été menées de pair avec une intensification des contacts avec les principaux acteurs nautiques. Ces activités ont donné au S.N. l'occasion d'agir d'une manière performante et proactive au plan préventif.

En raison des efforts consentis, il échet finalement de ne pas passer sous silence la collaboration assurée dans le cadre des permis de capacité avec l'autorité compétente en matière de navigation de plaisance.

- **Aperçu des événements extraordinaires d'exploitation**

L'année 2008 a été caractérisée par un nombre d'accidents/d'incidents qui ne dépasse guère la moyenne des années précédentes. Au cours de l'année 2008, ont notamment dû être traités 37 événements extraordinaires d'exploitation dont:

- 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;
- 10 accidents / incidents de navigation sans répercussions sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau;
- 16 incidents d'exploitation avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau;
- 1 pollution des eaux, de moyenne importance d'origine terrestre;
- 1 pollution des eaux de moindre importance d'origine inconnue.

4.3.9. La gestion hydraulique

Le gestionnaire d'une infrastructure fluide proche de l'état naturel se doit évidemment 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 crues ou encore un soutien des étiages.

Dans ce contexte il semble intéressant de noter que les retombées induites 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 2008 n'était pas affectée par des événements de crues. Au cours de l'année sous revue, des périodes à débit faible se sont manifestées, les performances des barrages ayant néanmoins réussi d'éviter des effets néfastes pour la faune ou la flore, respectivement la fonction d'infrastructure de transport.

Les chiffres clé caractérisant les conditions hydrologiques dans le bassin versant luxembourgeois de la Moselle ressortent du tableau ci-dessous.

Paramètres hydrauliques clé débit de la Moselle									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Moyenne annuelle (m ³ /s)	180	218	190	96	108	92	149	171	144
Moyenne journalière minimale (m ³ /s)	25	27	22	11	18	19	24	32	21
Moyenne journalière maximale (m ³ /s)	690	1.185	1.451	973	1.137	547	1.222	1.012	567

- **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'exploitation du réseau limnimétrique se fait conformément aux stipulations des accords internationaux suivants:

- accord international du 1^{er} octobre 1987 relatif à l'annonce des crues dans le bassin versant de la Moselle;
- accord bilatéral germano-luxembourgeois du 4 février 1997 relatif au service d'annonce des crues dans le bassin versant de la Moselle;
- accord d'application de l'accord du 1^{er} octobre 1987 relatif à l'annonce des crues dans le bassin versant de la Moselle.

Afin de pouvoir se conformer aux engagements souscrits dans le cadre des accords dont question ci-devant, les stations, tout comme le réseau de transmission doivent être maintenues en état opérationnel à longueur d'année. Au-delà des activités courantes d'entretien, ont été également réalisés de plus amples travaux de modernisation.

A noter que la mise à niveau des stations limnimétriques de Remich et de Wasserbillig a été achevée en début de l'année. Comme suite à ces travaux, le transfert de données cohérentes et fiables entre les services d'annonces de crues partenaires au plan national et international (Administration de la Gestion de l'Eau, LUWG Rheinland-Pfalz) pourra être assuré.

A rappeler que le public intéressé a dès maintenant accès aux données des stations limnimétriques de la Moselle par le biais des adresses internet suivantes:

- <http://www.inondations.lu>
- <http://www.hochwasser-rlp.de>

- **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.

Dans le cadre des mesures visant à améliorer la qualité de l'annonce des crues, une convention de coopération concernant la maintenance et l'assistance au système transnational de prévision des crues LARSIM a été signée le 20 octobre 2008.

En ce qui concerne le système de diffusion des messages de crues, une étude préliminaire a été réalisée pour mettre à niveau le système de diffusion à la lumière des techniques d'informations et de communication modernes. La réalisation des mesures proposées est prévue au cours de l'année 2009.

Afin d'améliorer la cohérence technologique, une étude visant à assurer une harmonisation, respectivement une mise à niveau de certains outils de travail a été entamée en 2008.

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 qu'elle présente des potentialités à exploiter.

La prise de conscience par rapport aux atouts offerts par le mode de navigation intérieure explique les efforts déployés les dernières années au plan communautaire pour perfectionner le carcan réglementaire applicable à ce mode. Les interventions concernent non seulement les orientations stratégiques visant à augmenter la part modale de la navigation intérieure, mais concernent également les prescriptions techniques des bateaux, les systèmes d'informations fluviales, l'élimination des déchets ou encore le transport de matières dangereuses au niveau paneuropéen.

L'application concrète des dispositions pose néanmoins problème, dans la mesure où les structures administratives et d'exécution indispensables pour pouvoir se conformer aux engagements souscrits font carrément défaut au Luxembourg.

La mise en pratique des dispositions en question exige en effet non seulement un engagement fort au niveau politique, mais plus concrètement des structures organisationnelles quelque peu proportionnées aux défis à affronter. Sans efforts conséquents au niveau du potentiel et des compétences d'exécution, les textes publiés ne pourront guère générer les effets voulus.

En ce qui concerne l'évolution du trafic mosellan, les efforts visant à promouvoir le report des flux de transport sur les infrastructures «douces» risquent de dynamiser le secteur du transport fluvial d'une manière générale. Pour la navigation mosellane, un bel avenir semble donc en perspective.

4.4. Port de Mertert

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2008, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint 1.612.893 t contre 1.640.431 t en 2007, soit une légère diminution de 27.536 t ou 1,68 %.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une progression de 2.039 t pour atteindre 360.982 t.

Trafic portuaire

Le **courant export** a enregistré au total une augmentation importante de 71.424 t ou 52,77 %, revenant de 135.356 t en 2007 à 206.780 t en 2008.

Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une augmentation importante des produits sidérurgiques de 68.856 t ou 53,41 % pour atteindre 197.767 t.

Les divers avec un tonnage de 6.492 t sont pratiquement inchangés, dénotant une très légère augmentation de 47 t ou 0,73 %.

Le **courant import** a totalisé 941.141 t et marque ainsi une diminution de 35.794 t ou 3,66 %.

Les ferrailles avec un tonnage de 257.776 t ont régressé de 41.744 t ou 13,94 %.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques avec un total de 22.626 t connaissent une progression importante de 16.377 t, soit 262,07 % par rapport à 2007.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2008 une légère hausse de 3.675 t ou 0,74 %, pour ainsi atteindre 497.101 t.

Le trafic charbonnier a connu une augmentation de 16.878 t ou 35,11 % par rapport à 2007, pour revenir à 64.953 t.

Les matériaux de construction ont diminué de 15.288 t ou 31,64 % pour se fixer à 33.037 t.

Les produits agricoles ont enregistré une diminution de 14.193 t ou 29,99 % pour atteindre 50.384 t.

Les divers ont augmenté de 5.887 t ou 62,78 % pour arriver à 15.264 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2008 un tonnage total de 480.690 t et a contribué de ce fait à raison de 41,9 % au tonnage portuaire fluvial, contre 39,1 % en l'an 2007.

Parmi les produits-piliers, les produits pétroliers (43,3 %) occupent le premier rang suivis de près des produits sidérurgiques (41,9 %).

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une régression de 65.205 t ou 38,54 % pour se fixer à 103.990 t.

Le trafic «terrestre port» continue sa montée de 2007 et a augmenté de 17.372 t ou 9,72 % pour atteindre 196.165 t.

Le trafic «terrestre zone industrielle port» a régressé de 15.333 t ou 8,51 % pour se fixer à 164.817 t.

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 «Luxtraffic» que du papier stratégique «mobilité.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

L'évolution démographique actuelle 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 483.300 habitants croissant actuellement au rythme de quelque 8.000 personnes par an ainsi que quelque 146.300 travailleurs frontaliers dont le nombre progresse, en moyenne des 5 dernières années, de quelque 8.000 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») avaient été établis. Alors que le scénario «résidents»

comportait 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» partait 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 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.

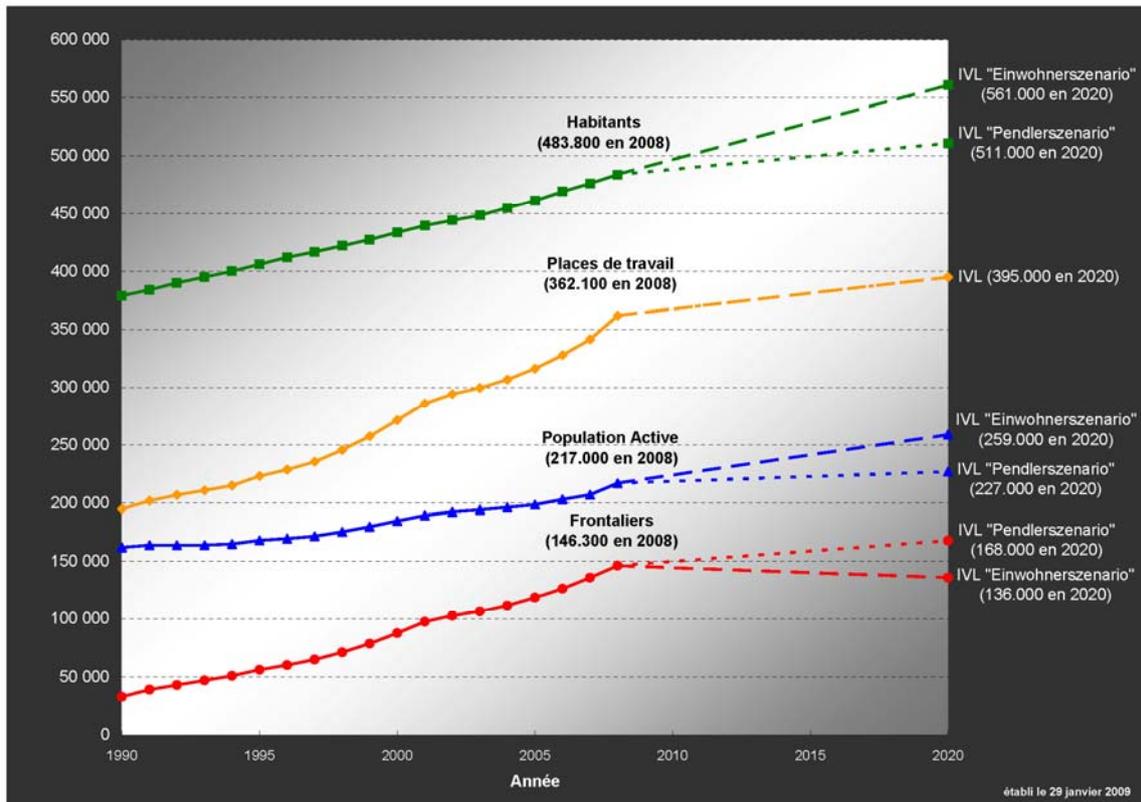


Figure 1: Développement de la population et des emplois au niveau national (Source: Statec) Situation au 1^{er} janvier pour les habitants; Moyenne annuelle pour les places de travail, la population active et les frontaliers.

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, l'étude conceptuelle a été poursuivie en 2008 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 implique 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 transports 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 l'agglomération de la Ville de Luxembourg et dans les autres pôles d'attractivité du pays.

5.2. Le concept de mobilité intégrée «mobil 2020 – Mobilité 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 intégrée «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt» qui a été présenté à la presse par le Ministre des Transports, Monsieur Lucien Lux, en date du 1^{er} octobre 2007. Une brochure relative au concept de mobilité intégrée «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt» a été distribuée à tous les ménages entre le 3 et le 5 octobre 2007. Le concept a également été présenté à plusieurs reprises en 2008.



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 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:

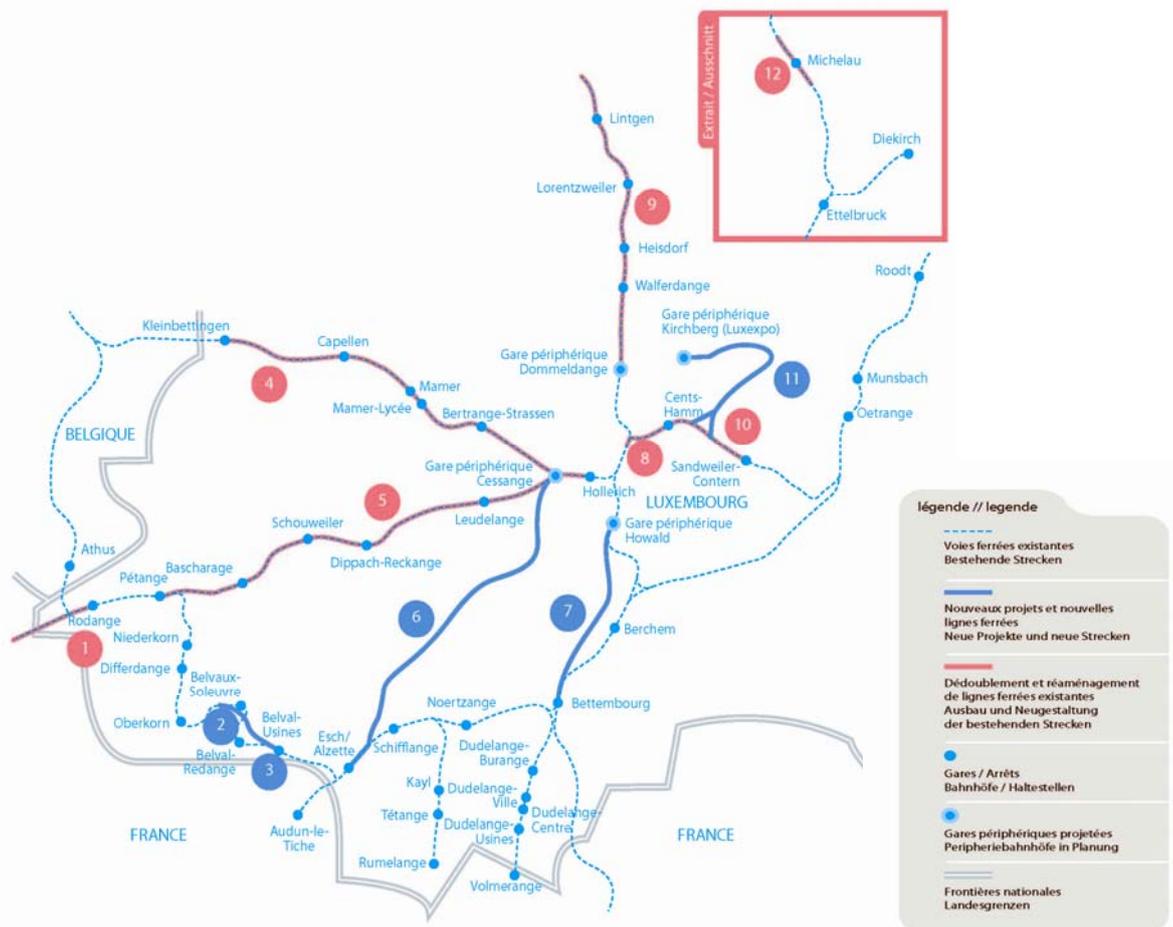


Figure 2: Ensemble des projets ferrés projetés

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-Université 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-sur-Alzette

7	Nouvelle ligne ferroviaire 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

- Le futur schéma de desserte national nécessite la réalisation de plusieurs gares d'échange à la périphérie de la capitale (Cessange, Howald, Kirchberg 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 – Mobilité déi beweegt» 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 146.300 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 – Coblenze sont d'une importance majeure.
- Le concept des 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 (marche à pied et pratique du vélo) 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. En vue de faire valoriser le potentiel de ce mode, le Ministère des Transports a présenté en date du 15 septembre 2008 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. Le plan d'action énumère toute une série de mesures à mettre en œuvre pour l'amélioration de la mobilité douce. Une augmentation de la mobilité douce ne permettrait non seulement d'améliorer notre qualité de vie, de réduire la pollution atmosphérique et de combattre les changements climatiques, mais aussi de désencombrer les routes, de diminuer considérablement le nombre d'embouteillages et d'augmenter la sécurité routière.
- 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 2,6 milliards d'euros pour la période de 2008 à 2012.

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.

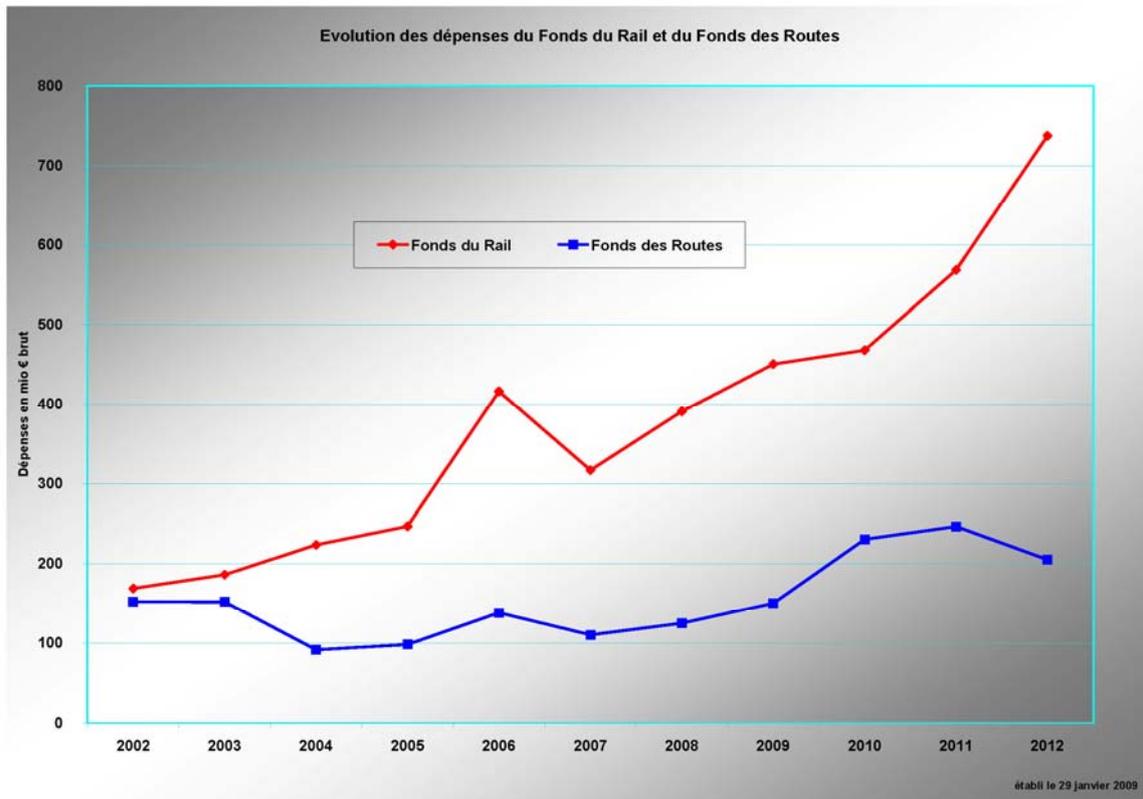


Figure 3: Evolution des dépenses du Fonds du Rail et du Fonds des Routes
 (Source : Programme pluriannuel des dépenses en capital 2008-2012)

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:

5.3.1. Mise en place d'un tram léger

- Le projet de la mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg a été confirmé par la motion de la Chambre des Députés du 6 avril 2006 suite au «débat de consultation sur l'extension du réseau ferré dans la ville de Luxembourg et du réseau ferré en général» ainsi que par la résolution du 27 mars 2006 marquant l'approbation du Conseil Communal de la Ville de Luxembourg. Le projet prévoit de relier 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 sa 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-sur-Alzette – Sanem. Les résultats intermédiaires du groupe de travail ont été présentés le 16 septembre 2008. De même, le Ministère des Transports intervient dans l'élaboration du concept de mobilité intégré pour la «Nordstad» (voir chapitres 5.7.1. et 5.7.2.).

5.3.2. Extension du réseau ferré classique

- **Ligne ferroviaire Hamm – Luxexpo**
 - Le projet de la nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo est actuellement en cours de construction. Il 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 un projet en cours de réalisation prévoit la construction d'une nouvelle gare à Belval-Université, d'un P&R ainsi que d'une antenne ferroviaire entre la Gare Belval-Université et la Gare Belvaux-Mairie. (voir chapitre 5.4.3.).
- Il est prévu de prolonger l'antenne ferroviaire de la Gare Belval-Université vers la Gare Belvaux-Mairie dans une phase ultérieure en direction d'Oberkorn 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-sur-Alzette**

- La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Esch-sur-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 est en cours afin 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-sur-Alzette-Bettembourg. (voir chapitre 5.4.8.).

5.4. La mise en œuvre du concept de mobilité intégré «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt»

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.

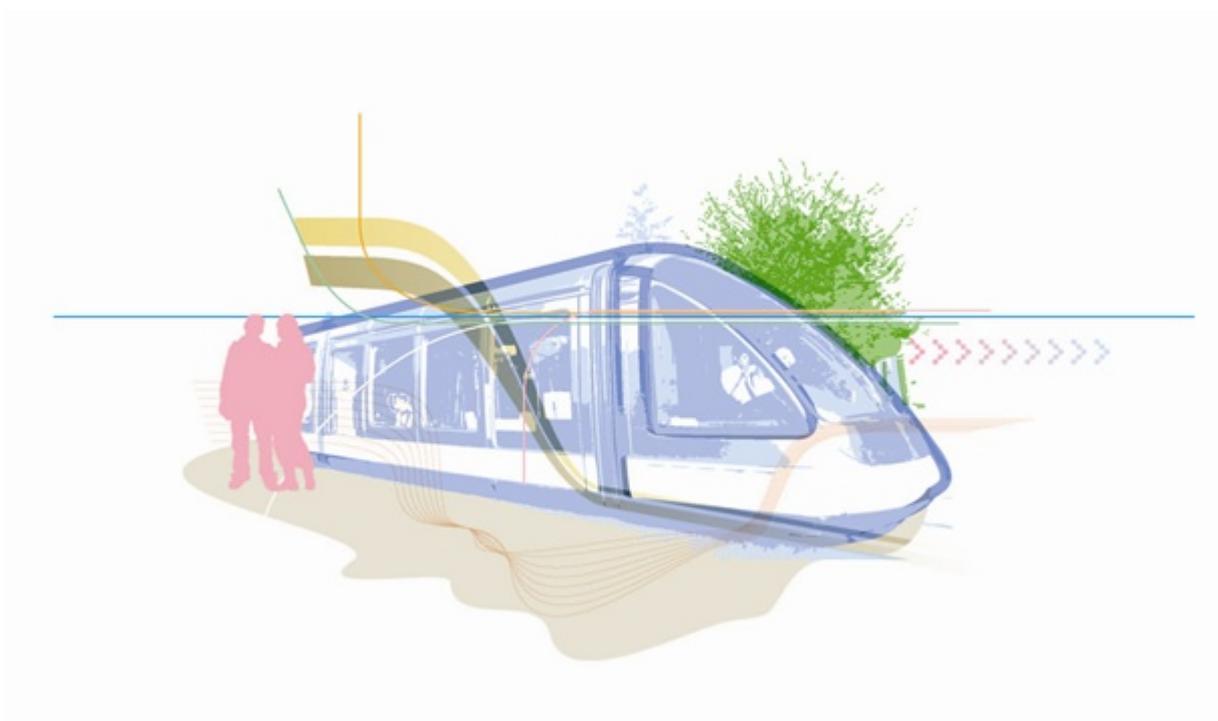
5.4.1. La mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg

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 (CO₂, ...), des particules fines («Feinstaub», ...), d'émissions de bruit, etc.
- Il s'alignera sur les grands principes de développement de l'espace urbain en vue d'un aménagement du territoire durable équilibré et non concurrentiel (IVL).

- Il sera basé sur un concept intégré et cohérent bus - voies ferrées dont le réseau ferré classique constituera l'épine dorsale de l'offre et qui assurera un raccord équilibré du Centre-Ville avec les gares périphériques projetées.



Tram léger («mobil 2020 – Mobiliteit déi beweegt», 2007)

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 approximativement 6.500 personnes par heure par rapport à 1.200 personnes pour un bus articulé avec le même taux d'occupation.

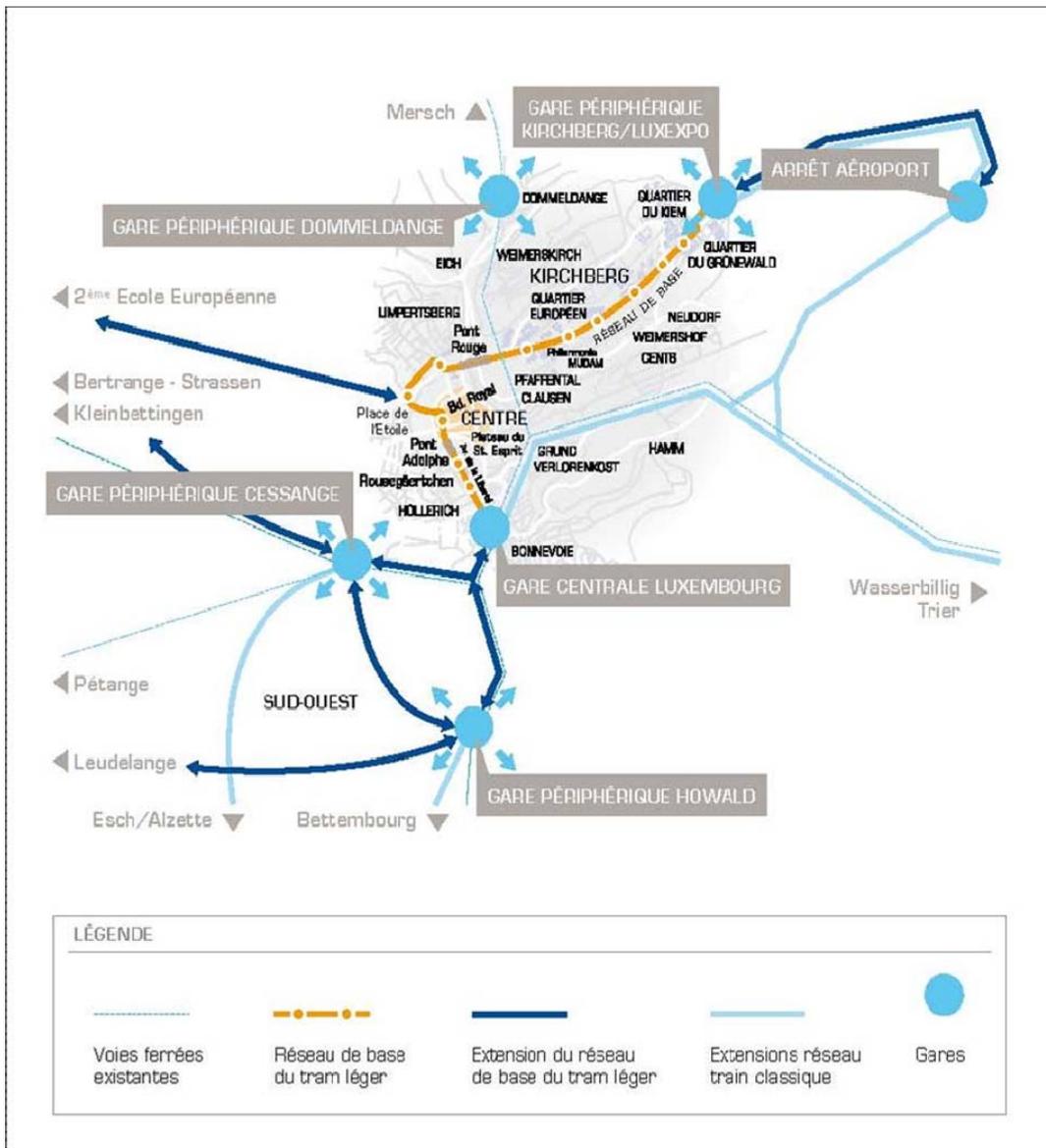


Figure 4: Tracé du tram léger et gares d'échange entre tram et train pour les raccordements directs avec les quartiers de la ville

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 suscitées, 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 décidé 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 mise en place 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 seize reprises en 2008.

Le financement du GIE est assuré par un apport global de 6,6 millions d'euros réparti à moitié entre l'Etat luxembourgeois et la Ville de Luxembourg.

Les études de trafic, les études de faisabilité et les études de variantes ont été complétées en mai 2008. Le tracé retenu, qui est ressorti d'une évaluation comparative multi-critères de variantes entre la Gare Centrale et le Centre Hamilius, a été présenté le 20 mai 2008 par Monsieur le Ministre des Transports et par Monsieur le Bourgmestre de la Ville de Luxembourg.

<http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2008/05/20-lux-helm-luxtram/index.html>



Figure 5: Le tracé retenu du tram léger dans la Ville de Luxembourg montré à l'occasion de la Conférence de presse du 20 mai 2008

Les critères d'appréciation se rapportaient à l'efficacité du nouveau moyen de transport en complémentarité avec le réseau de bus reconfiguré, à la qualité des aménagements et du fonctionnement urbains après mise en service et, enfin, aux coûts de construction et d'exploitation, sans omettre les incidences sur les commerces et la circulation durant les travaux.

Le scénario «tram léger sur l'avenue de la liberté» se classe en première position avec un écart favorable significatif sur la quasi-totalité des critères.

Les grandes caractéristiques de ce scénario sont:

- Tram léger dans l'avenue de la Liberté sur laquelle continuent de circuler les bus.
- Transformation de l'avenue de la Gare en zone réservée prioritairement aux piétons et bus.
- Installation de deux lignes de bus dans l'avenue de la Gare pour assurer une desserte de proximité performante.

Les études détaillées de tracé et d'insertion (APD), complétées par une estimation des coûts de construction seront engagées début 2009 afin de permettre le dépôt, en

mai 2009, d'un projet de loi de programmation de l'opération de construction du tram léger.

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.

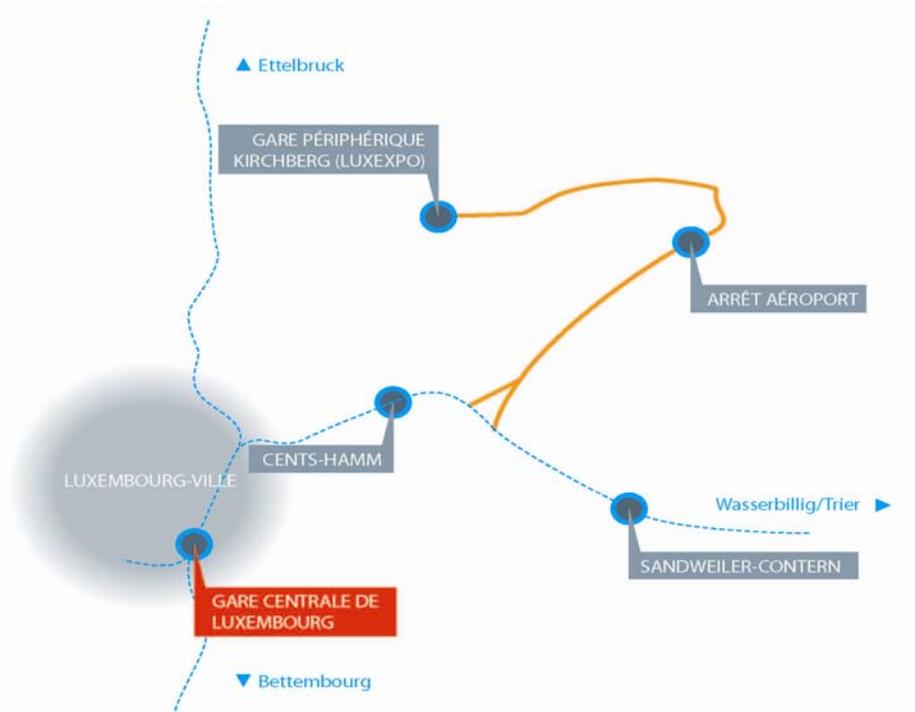


Figure 6: Tracé de la nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo

Ci-dessous quelques éléments d'information concernant le projet global:

- Longueur totale du tracé: environ 8 km, dont environ 4 km en tunnel;
- Le but principal de cette nouvelle ligne ferroviaire consiste à pouvoir transporter en grande capacité des flux de voyageurs importants venant de Belgique, de France et d'Allemagne vers le plateau du Kirchberg. De plus le développement urbain prévu à long terme le long de la RN1 n'est pas négligeable: 21.000 emplois et 1.700 unités résidentielles;

- Haltes souterraines Kalchesbrück, Somaco, et Höhenhof: deux quais latéraux de 200 m de longueur et de 3,80 m de largeur;
- L'architecture des haltes Aérogare, Kalchesbrück et Somaco est conçue par le bureau d'architecte Paczowski et Fritsch. La halte Höhenhof est conçue par le bureau d'architecte BENG;
- Gare intermodale souterraine Luxexpo à 3 quais et 6 voies à quai. Elle est conçue par le bureau d'architecte AREP;
- Délai de réalisation pour la totalité de la ligne: fin 2016.

Selon l'exploitation prévue par les CFL, le temps de parcours Luxembourg – Luxexpo se situerait à environs 16 min avec une fréquence de 7,5 minutes par sens pendant les heures de pointe.

En ce qui concerne la mise en œuvre du projet, le tronçon de la halte Aérogare a été divisé en deux parties en raison des travaux de construction du nouvel aéroport. La première partie (lot 1), dont le chantier a été entamé parallèlement à celui de la nouvelle Aérogare, et d'une longueur de voies de 400 m fût construite entre novembre 2005 et avril 2008. Le lot 2 pour lequel le coup de pelle symbolique a eu lieu le 8 septembre 2008 va durer jusqu'en avril 2010. Les principaux éléments du lot 2 se résument comme suit :

La halte souterraine Aérogare dispose d'un quai médian de 200 m de longueur et de 9 m de largeur. Les largeurs des quais et des escaliers sont dimensionnées pour pouvoir permettre, en cas d'incendie, une évacuation simultanée de deux trains complets à quai, soit de 2.000 personnes, endéans 10 minutes.



Figure 7: Vue de la future halte souterraine Aérogare



Figure 8 : Vue à l'intérieur de la future halte souterraine Aérogare

L'ouvrage a une hauteur totale de 12 m et dispose d'un niveau intermédiaire au dessus des voies ferrées où sont aménagés les passages entre l'aéroport et le parking souterrain, les accès vers le quai ainsi que les locaux techniques de la halte ferroviaire.

5.4.3. L'antenne ferroviaire entre la Gare Belval-Université et la Gare Belvaux-Mairie et son prolongement via tunnel en direction d'Oberkorn

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-Université» 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-Université et Belvaux-Mairie) et l'arrêt Belval-Lycée ainsi qu'un grand parking d'accueil à côté de la Gare Belval-Université.

La Gare Belval-Université 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-Université. En 2008, les travaux relatifs à la réalisation de la Gare Belval-Université elle-même ont été entamés.

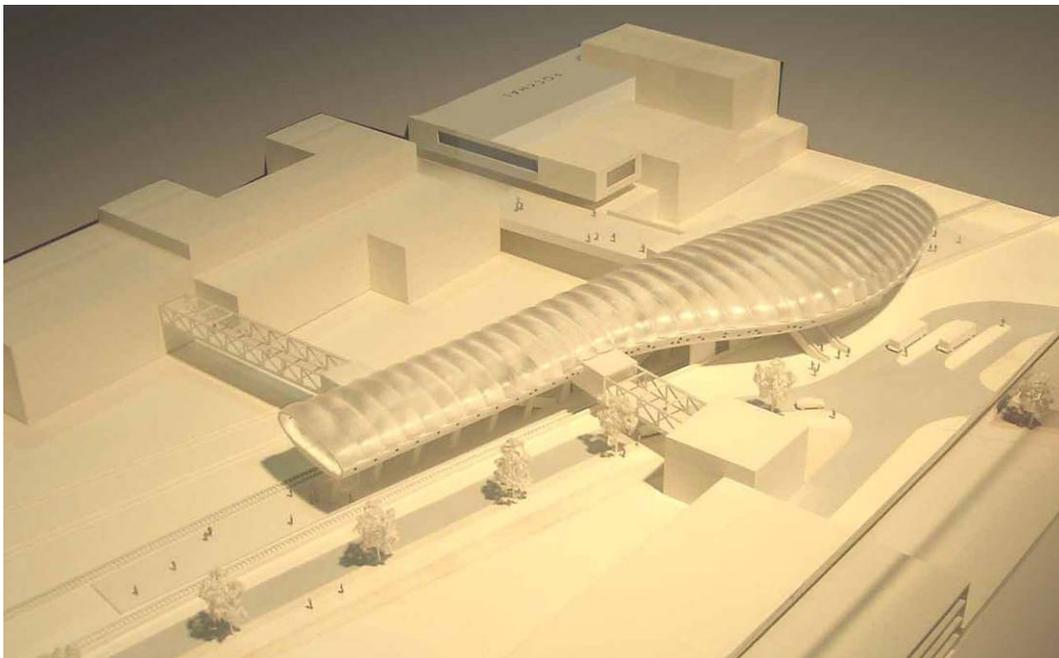


Figure 9: Maquette du projet de la Gare Belval-Université



Figure 10: Chantier du projet de la Gare Belval-Université

En ce qui concerne le P&R, la loi du 18 avril 2004 prévoit qu'il pourra être aménagé pour une capacité de 1.620 emplacements et pourra être agrandi dans une deuxième étape à 2.475 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 parking pour les frontaliers voulant continuer en direction de Luxembourg-Ville en utilisant les transports en commun. Néanmoins, le P&R pourrait être utilisé pour des événements occasionnels tels que des concerts, s'il s'avère que ceux-ci ne sont pas en conflit avec cet objectif primaire. Le dossier APS y relatif a également été clôturé en 2006 et la mise en service de ce P&R est prévue ensemble avec celle de la gare de Belval-Université.

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'Oberkorn par un nouveau tunnel en-dessous de la localité de Belvaux permettant la mise hors service concomitante de l'ancien tracé très sinueux dit «Balkan» à travers la localité de Belvaux. Ceci permet de réduire les inconvénients dus à un trafic ferroviaire censé croître de manière soutenue au cours des années à venir, notamment sous l'effet de la promotion des transports publics voulue par le Gouvernement. Etant donné que du point de vue exploitation, l'antenne est à voir avec le nouveau tunnel vers Oberkorn, le Ministère des Transports projette de réaliser ensemble l'antenne et sa prolongation vers Oberkorn, 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 Oberkorn 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 2009.

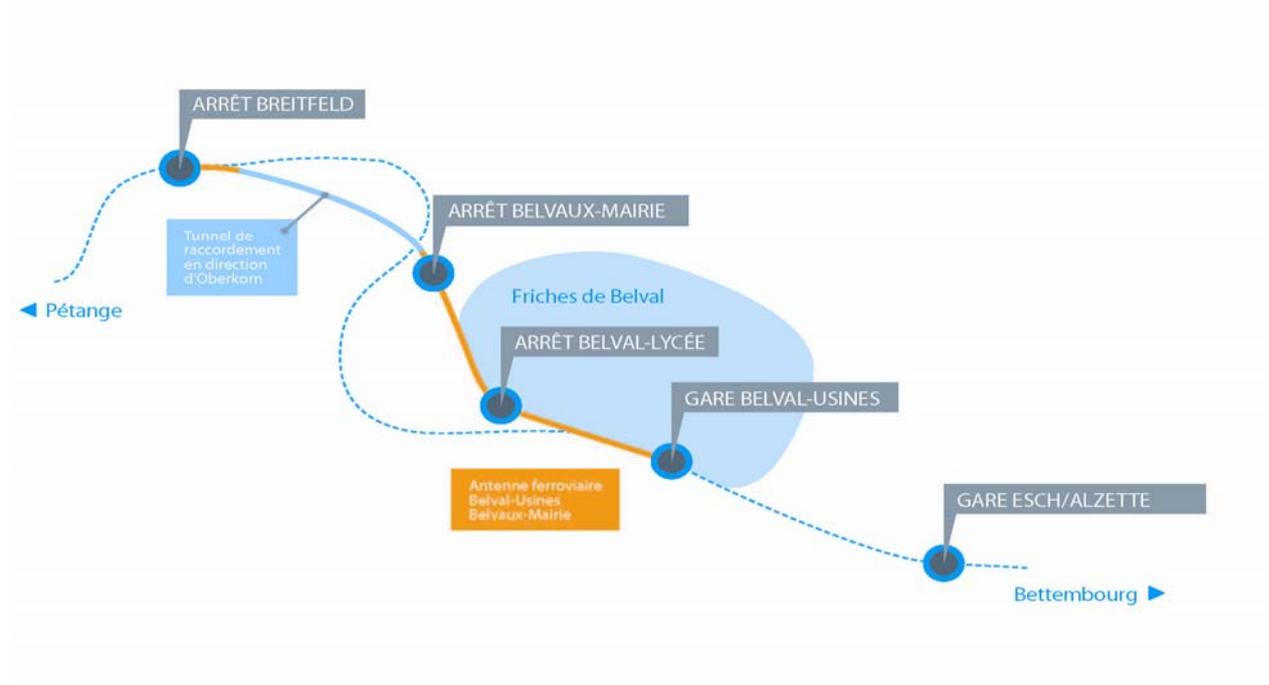


Figure 11: Antenne ferroviaire entre la Gare Belval-Université et la Gare Belvaux-Mairie et tunnel en direction d'Oberkorn

5.4.4. La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Esch-sur-Alzette

La nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch-sur-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-sur-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-sur-Alzette entre Schiffflange et Esch-sur-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 ont procédé en 2008 à la consultation du public qui a été clôturée fin 2008. Début 2009 les remarques obtenues seront transmis au Conseil de Gouvernement qui pourra dès lors se prononcer 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 12: Variantes de la 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 ont procédé en 2008 à la consultation du public qui a été clôturée fin 2008. Début 2009 les remarques obtenues seront transmis au Conseil de Gouvernement qui pourra dès lors se prononcer sur le choix du tracé. Le tracé retenu servira de base à l'élaboration de l'APD du projet en vue du dépôt d'un projet de loi pour sa réalisation à la Chambre des Députés.

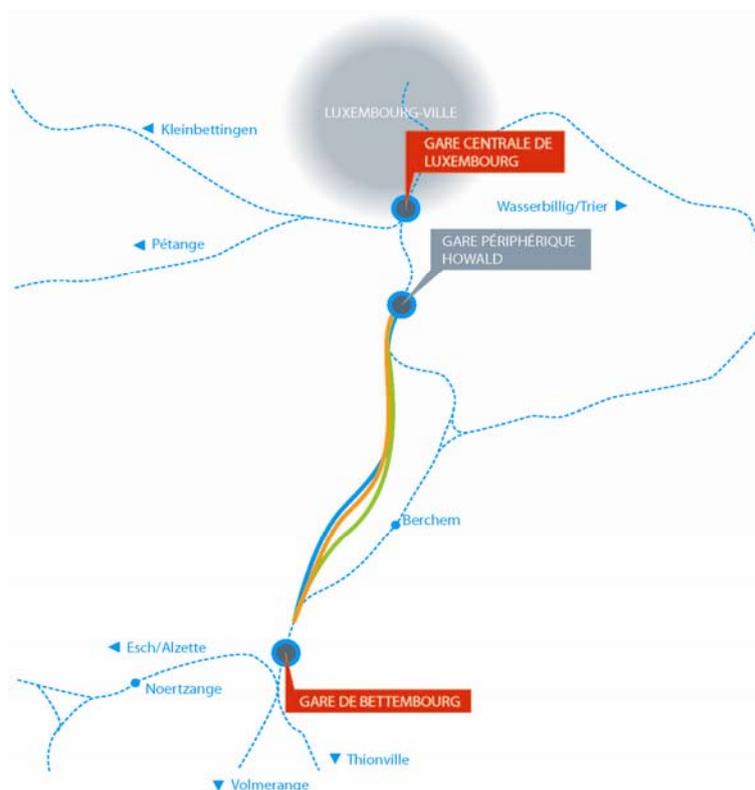


Figure 13: Variantes de la Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

5.4.6. Les gares périphériques

Les gares périphériques joueront le rôle clé de nœuds pivots entre l'interurbain et l'intra-urbain sachant que c'est à leur niveau que s'opérera la jonction cruciale des flux multimodaux. 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.

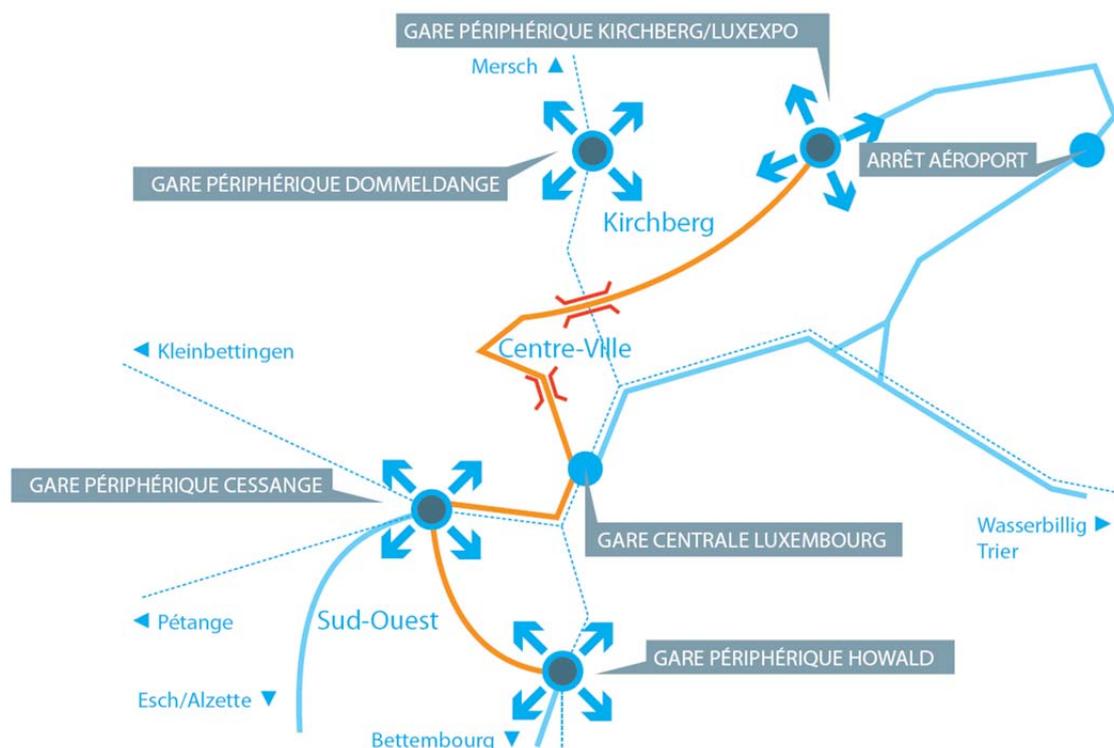


Figure 14: Gares périphériques

- **La gare périphérique de Cessange**

La gare périphérique de Cessange est projetée à la jonction de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Esch-sur-Alzette 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.

Fin 2006, le Ministère des Transports a instauré un groupe de travail «Gare périphérique de Cessange» pour rassembler les conclusions des études déjà

effectuées sur le périmètre d'étude de la gare de Cessange et afin d'analyser la connexion de ladite gare périphériques aux différents réseaux de transports ainsi que l'urbanisation projetée par les communes concernées. Les travaux de ce groupe de travail fondent la base du concours d'architecture lancé en 2008 par le Ministère des Transports. Dans le cadre de ce concours, 8 équipes ont été invitées à proposer une solution architecturale pour la gare périphérique de Cessange. Le lauréat de ce concours en cours sera déterminé mi 2009.



Figure 15: Périmètre d'étude du concours «gare périphérique de Cessange»

- **La gare périphérique de Howald**

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.

Dans le cadre de cette gare, une première phase qui consiste en la réalisation et la mise en service anticipées d'un des deux quais prévus en phase finale permettant ainsi de desservir dans des délais meilleurs les quartiers environnants par le rail, a été étudié sous la tutelle des CFL en 2008. Il est prévu de déposer le projet de loi y relatif début 2009.

En ce qui concerne le projet architectural définitif de la gare, l'étude de faisabilité a été réalisée en 2008 et une équipe composée de bureaux d'architectes et d'études se chargera d'élaborer le dossier APS en 2009.

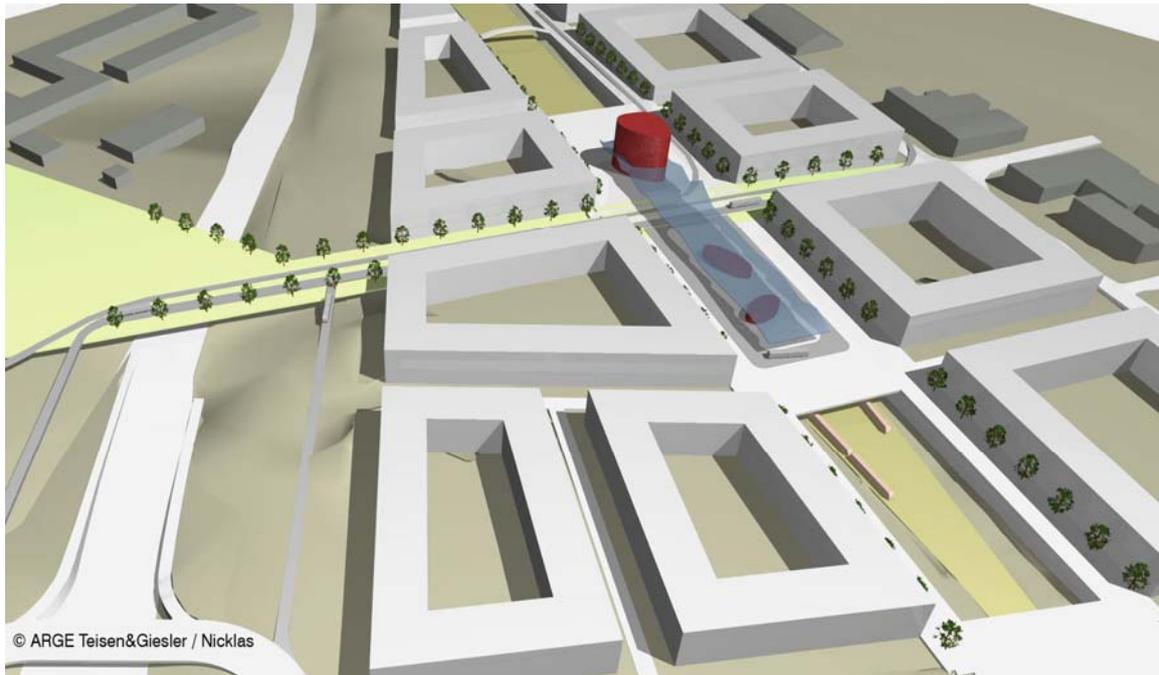


Figure 16: Première esquisse du projet architectural «gare périphérique Howald»

- **La gare périphérique Luxexpo**

La gare périphérique Luxexpo située sur le site du Parc des expositions est complémentaire au projet du raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel et servira de point d'échange entre les différents modes de transport (train, tram et autobus).

En vue de la mise en œuvre du projet de la gare périphérique, il a été porté constitution début 2008, sur initiative du Ministre des Transports, du groupe de travail «gare périphérique Luxexpo» chargé d'accompagner le suivi des études nécessaires au niveau de l'implantation de la gare périphérique Luxexpo et sa connexion aux différents réseaux de transport. Le groupe de travail est composé de représentants du Ministère des Transports, du Ministère de l'Economie et du Commerce Extérieur, du Ministère des Travaux Publics, de l'Administration des Ponts & Chaussées, du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau du Kirchberg, des CFL et de la Ville de Luxembourg.

Le groupe mène actuellement une étude sur le réaménagement du futur site du Parc des Expositions avec une reconfiguration de l'urbanisme, de la disposition future des halles d'exposition et de l'implantation de la nouvelle gare périphérique. En 2008, ledit groupe a ainsi travaillé sur l'élaboration d'un Masterplan dudit site Luxexpo avec la plateforme multimodale train/tram/bus.

L'objectif recherché est d'aboutir à une proposition de renouvellement du site qui permettra de tenir compte de ses diverses vocations, à savoir l'accueil des halles d'expositions de Luxexpo, de la gare périphérique, du train classique et du tram léger.

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.

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.

En ce qui concerne le réaménagement général au niveaux de la tête Nord de la gare, différents travaux ont été effectués en 2008 notamment au niveau des quais et des marquises.

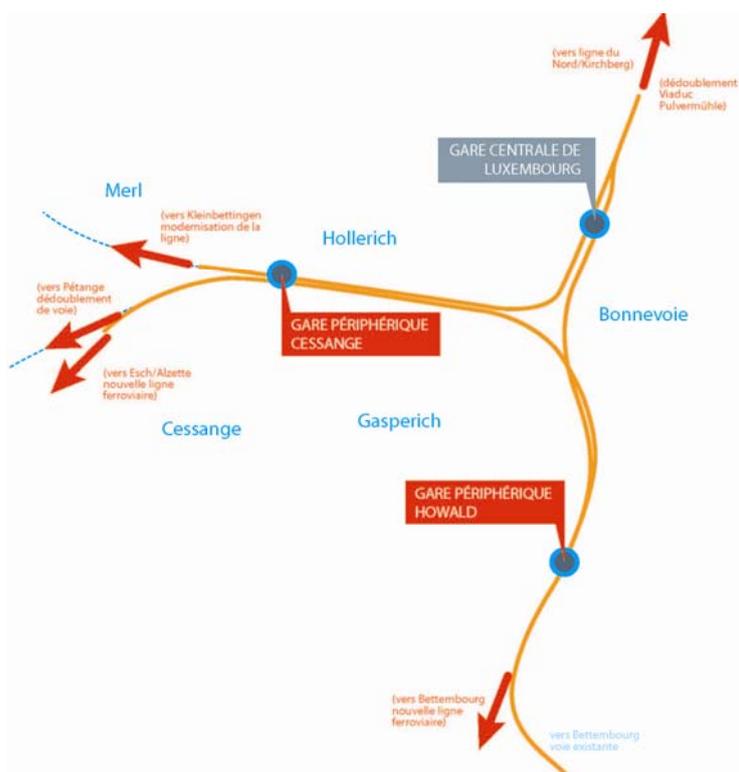


Figure 17: Gare Centrale et gares périphériques Cessange et Howald

Le dossier APS relatif à l'aménagement des têtes sud et ouest de la Gare de Luxembourg a été présenté par les CFL le 16 mars 2006 au Ministre des Transports. Ce dossier comporte une multitude de modules de construction qui, en fonction de la réalisation des différentes nouvelles lignes ferroviaires, devront être réalisés au

niveau de la tête sud ou ouest de la Gare centrale afin d'assurer la mise en service de ces nouvelles lignes.

5.4.8. 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-sur-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.

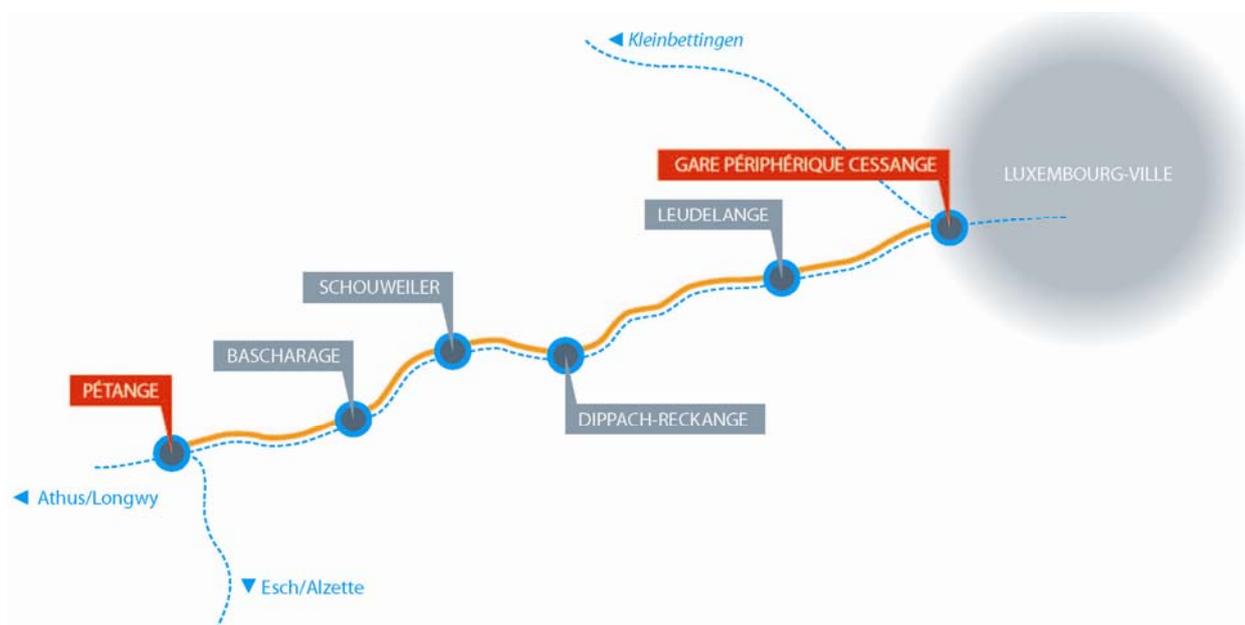


Figure 18: Mise à double voie de la ligne Luxembourg-Pétange

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 des listes approuvées en 2006 et 2007 par la loi budgétaire, les projets suivants ont été approuvés en 2008:

- Gare de Bettembourg. Modernisation et renouvellement des infrastructures ferroviaires;
- Triage de Bettembourg-Dudelange. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes;
- Suppression du passage à niveau n°4a à Bettembourg;
- Gare Belval-Université. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes;
- Port de Mertert. Modernisation et extension des installations fixes;
- Réaménagement des alentours de la Gare d'Ettelbruck;
- Construction d'une sous-station à Flebour;
- Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel;
- Gestion centralisée nationale des installations de génie technique;
- Suppression des passages à niveau n°13 et n°14 à Oberkorn.

Ainsi, au cours de l'exercice 2008, le Gouvernement est autorisé dans le cadre de ces projets et des projets autorisés en 2006 et 2007 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»

L'élaboration des plans directeurs sectoriels s'inscrit dans la concrétisation des principes et objectifs politiques du Programme Directeur et du concept intégré des transports et du développement spatial IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) et qu'ils ont été élaborés selon une approche intégrative afin d'assurer des synergies efficaces dans le domaine du développement urbain et rural, des transports ainsi que de l'environnement et des ressources naturelles.

Les plans sectoriels ont ainsi pour vocation d'assurer la mise en œuvre de l'IVL en tant qu'instrument stratégique et outil de travail pour la coordination des planifications aux niveaux national, régional et communal.

De même, l'élaboration des plans sectoriels répond aux exigences et aux défis actuels et futurs du Grand-Duché de Luxembourg dont l'attractivité économique ainsi que le développement démographique nécessitent forcément la mise en place d'une structure spatiale répondant aux principes du développement durable et garantissant un niveau élevé de la qualité de vie de la population luxembourgeoise.

C'est donc pour pouvoir gérer et anticiper cette dynamique d'une manière durable et de promouvoir en même temps une meilleure sécurité de planification («Planungssicherheit») pour tous les acteurs concernés en matière d'aménagement du territoire, que le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire a décidé, ensemble avec les autres ministères compétents, de mettre en place à l'échelle nationale un cadre réglementaire pour l'aménagement du territoire. C'est dans ce contexte que l'instrument du plan directeur sectoriel a été retenu comme étant le plus approprié afin de cadrer, à moyen et long terme, le développement spatial du Grand-Duché de Luxembourg.

Le 28 octobre 2008, l'avant-projet de plan sectoriel «Transports» a été présenté conjointement avec le l'avant-projet de plan sectoriel «Paysage» par Monsieur le Ministre des Transports conjointement avec Messieurs les Ministres de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et des Travaux Publics.

Le «Plan Sectoriel Transports» (PST) constitue un document stratégique de portée territoriale, destiné à orienter la politique nationale des transports à moyen et long terme. Il fait directement référence au Programme Directeur national, dont il est l'un des principaux instruments d'exécution, mais aussi à l'IVL, qui en précise le cadre d'intervention dans un concept intégré de développement des transports et de développement spatial.

Par son approche intégrative, sa vision à plusieurs échelles et son engagement affirmé en faveur des transports en commun, le PST est pleinement en phase avec les approches préconisées au niveau européen dans le cadre de la politique de cohésion territoriale inscrite dans le nouveau traité de Lisbonne. Il respecte ainsi les préceptes, principes et objectifs de l'agenda territorial de l'Union européenne ainsi que de la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable, adoptés en novembre

2007 à Leipzig à l'occasion de la double réunion ministérielle informelle dans les domaines respectifs des politiques de cohésion territoriale et des politiques urbaines.

Le champ d'étude du PST est ainsi à la fois international, européen, régional, transfrontalier et national et a pour objectif final de proposer une stratégie de transport à mettre en œuvre à l'échelle nationale. Le résultat de la démarche d'étude constitue un programme de projets d'infrastructures et de mesures de gestion des transports répondant aux flux de transports, actuels et prévisionnels, sur le territoire du Luxembourg et résultant autant des déplacements internes que de ceux liés à son attraction régionale et transfrontalière. Ces projets, pour une grande part, repris des nombreuses réflexions menées sur les transports au cours des dernières années, sont ordonnés selon un phasage de réalisation, justifié par des critères de priorités, dans la perspective de développement spatial intégré de l'IVL.

Le plan directeur sectoriel «Transports» s'appuie fondamentalement sur le principe de «circuler moins, circuler mieux, circuler partout» et vise, à l'horizon 2020, un «Modal Split» de 25/75 transport public/transport individuel reposant sur les trois piliers du transport de personnes : le transport individuel motorisé, les transports en commun et le transport non motorisé.

A cette fin, il propose des mesures de politique nationale des transports concernant 49 projets d'infrastructures ferroviaires et routières déclinés selon une priorisation intégrative en trois phases dont la première comprend 15 projets d'infrastructures ferroviaires et 12 projets d'infrastructures routières. Le plan prévoit, d'autre part, un suivi continu de sa mise en œuvre.

Ainsi, la stratégie retenue s'appuie sur un renforcement et une amélioration de l'offre en transports en commun également par le biais de plateformes multimodales notamment dans le domaine du rail avec la mise en place de quatre gares périphériques, mais aussi sur le développement du réseau routier avec la création de gares de transfert / gares routières.

En outre, le plan sectoriel, par son engagement affirmé en faveur des transports en commun et de la mobilité douce, met en œuvre une des mesures clés du Plan d'action national «Climat» (avril 2006) en vue de la réduction des émissions de CO₂.

Enfin, à travers une gestion harmonisée du stationnement automobile et une promotion de la mobilité douce, il incite au transfert modal en faveur des modes de transport plus écologiques.

La démarche de planification développée dans le cadre du PST vise à optimiser la coordination entre le développement spatial, les contraintes 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 celle de l'environnement. Elle cherche activement la création de synergies entre les potentialités d'un aménagement du territoire durable et celles du futur système de transport. Les différentes propositions sont évaluées compte tenu de leur complémentarité et en fonction de leur efficacité dans un contexte spatial (local, régional, national) défini en fonction de l'envergure de la proposition.

Dès lors, le PST se présente sous la forme d'un rapport technique exposant la démarche de transposition de la politique gouvernementale en matière de transports pour le moyen et le long terme. Un règlement grand-ducal, fondé sur les orientations dudit rapport technique, formalisera sur le plan administratif les mesures de sa mise en œuvre, comme l'inscription des servitudes foncières (par exemple définition de couloirs à réserver).

Le rapport technique du PST comporte trois parties:

- Partie 1: Contexte du transport: de l'international au national
- Partie 2: Politique nationale de transport: références et projets
- Partie 3: La stratégie du PST

Cette structure permet:

- dans la Partie 1: de dégager les éléments issus des raccordements européens et régionaux ayant une incidence directe sur l'aménagement du territoire national, l'occupation du sol et la définition des couloirs de transports; il s'agit des chapitres suivants:
 - Chapitre 1: Les transports dans le contexte européen et international.
 - Chapitre 2: Les transports dans le contexte de la Grande Région.
- dans la Partie 2: de présenter le cadre de référence du PST et de positionner l'étape qu'il constitue comme l'aboutissement d'un long travail de réflexion et de définition de projets dont une grande part est reprise dans le PST:
 - Chapitre 3: Les documents stratégiques de référence en matière de transport.
 - Chapitre 4: Le transport dans le contexte national: les projets.
- dans la Partie 3: de présenter la stratégie de programmation des projets, selon les intérêts et besoins de chaque entité de développement, en référence à l'évolution du territoire national, et aux outils de gestion mis en place:
 - Chapitre 5 : Vers une «priorisation intégrative» des projets.
 - Chapitre 6 : Le suivi de la mise en œuvre du plan.

5.7. Les études de mobilité

5.7.1. L'implantation du tram léger sur l'axe Esch-sur-Alzette – 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.

Les résultats intermédiaires du groupe de travail ont été présentés à l'occasion de la conférence de presse du 16 septembre 2008 de Monsieur le Ministre des Transports avec les représentants politiques d'Esch-sur-Alzette et de Sanem sur le concept de mobilité à court, moyen et long terme du site de Belval-Ouest, et dont la mise en place du tram léger dans le sud fait partie.

Il a été révélé que le tracé du tram léger, d'une longueur de 5 à 6 km, reliera la gare d'Esch-sur-Alzette à la mairie de Sanem en passant par les différents quartiers d'Esch-sur-Alzette ainsi que par la terrasse des hauts fourneaux et le square mile sur le site de Belval-Ouest. Ce tracé permet une liaison directe de haute capacité entre les quartiers fortement urbanisés d'Esch-sur-Alzette et de Sanem ainsi qu'une bonne intégration dans les réseaux existants du train et du bus.

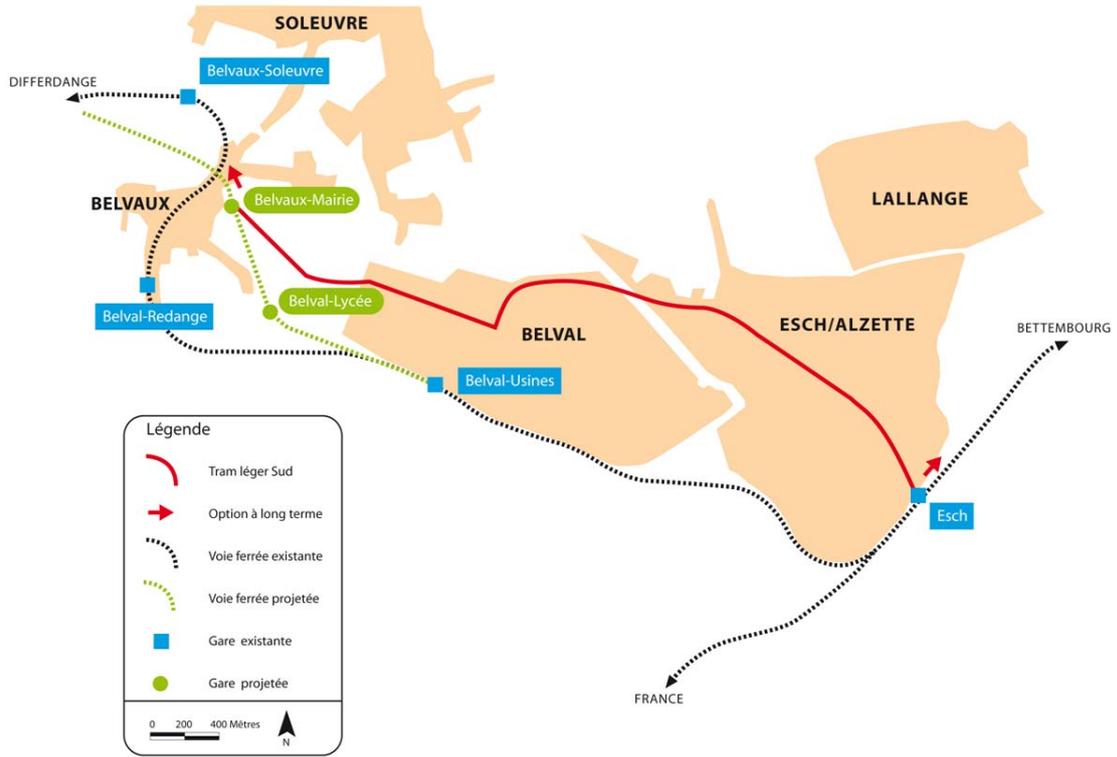


Figure 19: Tracé du tram léger dans la région Sud (post 2020)

5.7.2. Le concept de mobilité intégré pour la «Nordstad»

Suite à la consultation rémunérée en mai 2007 sur la réorganisation fondamentale des infrastructures de transport sur l'axe central, le Ministère des Transports a pris l'initiative d'organiser une première réunion de concertation début 2008 avec les responsables de la commune d'Ettelbruck, les CFL et les P&CH afin d'adapter le site de la Gare d'Ettelbruck aux besoins d'une infrastructure ferroviaire moderne.

En ce qui concerne le moyen et long terme de la mobilité dans la «Nordstad», le Ministère des Transports a installé début 2008 un comité politique et un comité technique, regroupant les ministères, administrations et communes concernés pour assurer le suivi de ce dossier.

En janvier 2009, le Ministère des Transports ensemble avec le Ministère des Travaux publics et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire a rencontré le comité politique «Nordstad» regroupant les responsables politiques des communes de la «Nordstad» en vue de l'élaboration d'un concept de mobilité «Nordstad».

Il a été retenu que la démarche visée comprendra trois volets, à savoir le réaménagement de la gare d'Ettelbruck, un nouvel accès du site «Walebroch» pour permettre à court terme une valorisation dudit site et finalement l'élaboration d'un concept de mobilité régional «Nordstad» d'ici début 2010.

Le réaménagement de la gare d'Ettelbruck comportera plus particulièrement les éléments suivants:

- l'aménagement d'une gare routière;
- la revalorisation, voire la reconstruction du bâtiment voyageurs avec la mise en conformité de la gare ferroviaire comprenant notamment les souterrains, les quais et les dispositifs d'accessibilité tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite;
- l'aménagement d'un Park & Ride;
- l'aménagement d'une nouvelle route reliant les points «Patton» et «Wark».

Une enquête et analyse des flux des voyageurs dans les gares de Diekirch et Ettelbruck analysera plus particulièrement les répercussions de l'amélioration de la desserte ferroviaire Diekirch – Ettelbruck – Luxembourg applicable depuis le 14 décembre 2008.

5.7.3. 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 Ministère des Transports et du Conseil Régional de Lorraine qui voyaient 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, qui a été lancée en septembre 2007, 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.

L'étude se déroule en trois phases:

- 1^{ère} phase: Diagnostic et outils de modélisation
- 2^{ème} phase: Elaboration du schéma de principe du système de transport cible
- 3^{ème} phase: Analyse et évaluation des options de desserts

L'ensemble des rapports des phases 1 «diagnostic», 2 «Calage et constitution des scénarios des scénarios de modélisation» et 3 «modélisation des scénarios d'offre» ont pu être finalisés en 2008.

L'amélioration de la relation Belval – Lorraine se fera en plusieurs étapes. Ainsi en 2010, avec l'achèvement des travaux de la nouvelle gare Belval-Université, 4 allers-retours Thionville – Bettembourg – Belval-Ouest – Longwy quotidiens seront mis en service, desserte qui sera améliorée et complétée au fur et à mesure pour tenir compte de la demande de trafic.

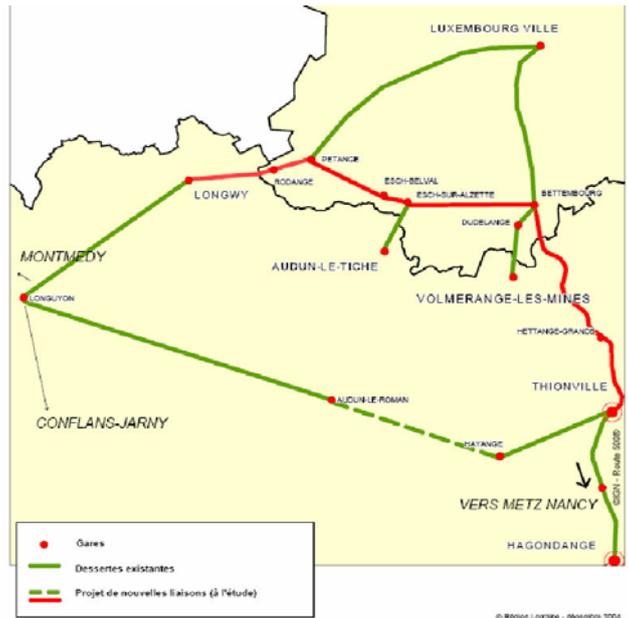


Figure 20: La liaison transfrontalière Longwy – Pétange – Belval-Ouest – Bettembourg – Thionville

5.7.4. Le Schéma de Mobilité Transfrontalière Luxembourg – Lorraine

En 2008, plus de 70 000 lorrains travaillent déjà au Luxembourg, ce qui représente 20 % des emplois au Grand-Duché et 50 % de l'ensemble des travailleurs frontaliers. 1 nouvel emploi sur 3 créé au Luxembourg, ces 5 dernières années, est occupé par un lorrain. Les flux transfrontaliers vers le Grand Duché ont augmenté d'environ + 50 % depuis 10 ans.

Face à cette situation du travail frontalier et de ses conséquences en termes de mobilité, l'offre de transports collectifs et ferroviaires doit prendre une nouvelle dimension et la complémentarité entre tous les réseaux de transports doit être développée, quels que soient les opérateurs. Il importe donc de changer d'échelle et de mettre en place des capacités supplémentaires de transport, tout en augmentant la part des transports alternatifs par rapport à celle de la voiture individuelle (transports collectifs et covoiturage).

Pour relever ces défis et en complément à l'amélioration de la mobilité entre Belval et la Lorraine (voir chapitre 5.7.3.), le Ministre des Transports du Grand-Duché et le Président du Conseil Régional de Lorraine, ont décidé en février 2008, d'élaborer conjointement, avec l'appui de l'Etat Français, un schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT).

Le SMOT, qui a pu être présenté en janvier 2009, permet de coordonner les orientations définies dans le cadre des documents de planification luxembourgeois (IVL, «mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt» et PST) et lorrains afin de se définir ensemble avec le département de la Lorraine une stratégie commune qui permet d'assurer une mobilité durable sur l'axe Luxembourg-Lorraine.

Porté par une volonté politique forte du Ministère des Transports, du Conseil Régional de Lorraine et de l'Etat Français, le SMOT, démarche pionnière de coopération transfrontalière en Europe, a pour objectif d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle (transports ferroviaires + collectifs et covoiturage) à 15, 20 puis 25 % de l'ensemble des déplacements Luxembourg-Lorraine. Ainsi son objectif rejoint celui du concept de mobilité «mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt», présenté par Monsieur le Ministre en octobre 2007 qui vise pour 2020 au niveau national une part modale de 25 % pour les transports publics.

La mise en œuvre d'un premier programme commun d'investissements sur le matériel roulant (acquisition de nouvelles automotrices TER-CFL 2 niveaux) et l'amélioration de l'offre transfrontalière et internationale du gouvernement luxembourgeois (connexion du Grand-duché au réseau TGV, augmentation de la fréquence des trains transfrontaliers, installation de nouvelles lignes de bus) ont permis d'augmenter d'une manière significative le nombre de voyageurs utilisant les transports publics, principalement aussi sur l'axe Luxembourg – Lorraine. Néanmoins, force est de constater qu'une partie importante des 70.000 lorrains travaillant aujourd'hui déjà au Luxembourg (équivalant à 20 % des emplois au Grand-Duché et 50 % de l'ensemble des travailleurs frontaliers) utilisent toujours leur voiture individuelle pour se rendre à leur lieu de travail, ce qui entraîne une saturation

des principales infrastructures de transport reliant le Grand-duché à la France. Ainsi, certains tronçons de l'autoroute A3 côté luxembourgeois et de l'autoroute A31 côté français sont fréquentés par plus de 100 000 véhicules/jour.

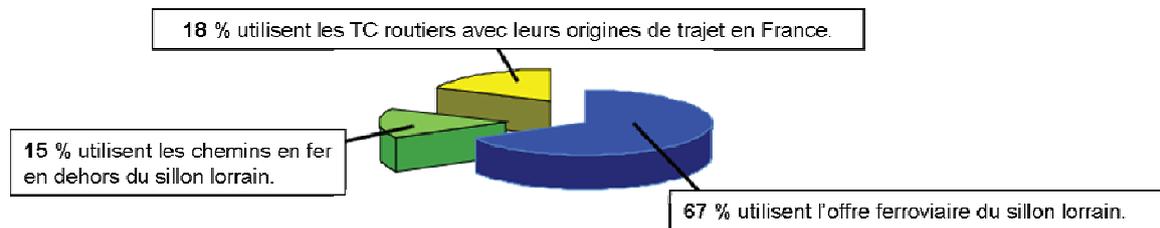


Figure 21: Composition des déplacements de la population résidant dans la Lorraine

Au-delà de la situation du travail frontalier et de ses conséquences en termes de mobilité, la question environnementale de lutte contre la pollution doit être prise en compte pour répondre aux enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés.

Marqué par la saturation des infrastructures routières et la multiplication des pôles à desservir, l'offre de transports collectifs et ferroviaires doit prendre une nouvelle dimension et la complémentarité entre tous les réseaux de transports doit être développée davantage, quels que soient les opérateurs. Il importe donc de changer d'échelle et de mettre en place des capacités supplémentaires de transport, tout en augmentant la part des transports alternatifs par rapport à celle de la voiture individuelle (transports collectifs et covoiturage).

L'objectif recherché par le SMOT est de coordonner l'action des autorités organisatrices, ainsi que celles des acteurs concernés, dans une logique de complémentarité, d'attractivité et de performance. La démarche proposée dans le cadre du SMOT intègre l'inter-modalité au niveau transfrontalier entre les différents réseaux et modes de transport comme élément fondateur de la structuration de l'offre.

A cet effet, les complémentarités entre le rail et la route au niveau transfrontalier doivent être développées, notamment:

- en renforçant les capacités et l'efficacité du mode ferroviaire, qui constitue l'épine dorsale de la mobilité Lorraine – Luxembourg, car il dispose encore de marges de progression importantes,
- en créant de nouvelles lignes d'autocar transfrontalières pour organiser les correspondances utiles avec les gares TER-CFL, ainsi que pour desservir les zones d'habitat et d'emploi éloignées du réseau ferré,
- en favorisant le covoiturage.

La mise en œuvre de cette nouvelle dynamique a été anticipée dès 2008 par la mise en service de la ligne routière Vila'Ville (Kirchberg – Hayange/Thionville) ainsi que l'élargissement de la gamme Flexway (tarification transfrontalière).

Dès 2009, un abonnement tout public sera proposé pour simplifier les démarches des usagers du TER et une première démarche d'intégration billettique Lorraine – Luxembourg sera menée.

De nouvelles fréquences et de nouvelles lignes ferroviaires directes entre la Lorraine et le sud du Luxembourg (Esch-sur-Alzette, Belval, Differdange, Pétange, Rodange) seront créées depuis le Sillon Lorrain (Metz, Thionville) et le Pays Haut (Longwy). S'y ajoute la création de 4 lignes de bus transfrontalières au départ de la Lorraine vers Luxembourg-Ville qui seront complémentaires au train.

Concernant les modes alternatifs, la Région Lorraine lancera également une plateforme internet régionale de co-voiturage pour organiser et développer cette pratique de mobilité.

Pour 2010, les partenaires du SMOT veulent rendre les systèmes billettiques SimpliCités (F) et E-Go (L) compatibles. Toujours dans le domaine ferroviaire, des travaux sont prévus pour augmenter la capacité des réseaux. Enfin, à l'été 2010, avec l'achèvement des travaux de la nouvelle gare Belval-Université (intégrant un P&R), la desserte ferroviaire de Belval (ainsi que d'Esch-sur-Alzette, Differdange, Pétange, Rodange) depuis la Lorraine sera complète avec la mise en service de 4 allers-retours CFL-TER quotidiens.

Ces projets prévus à court terme seront complétés par des projets communs programmés à l'horizon 2015, 2020 et 2030, qui seront déclinés en lien avec les projets de l'ensemble des acteurs de la mobilité:

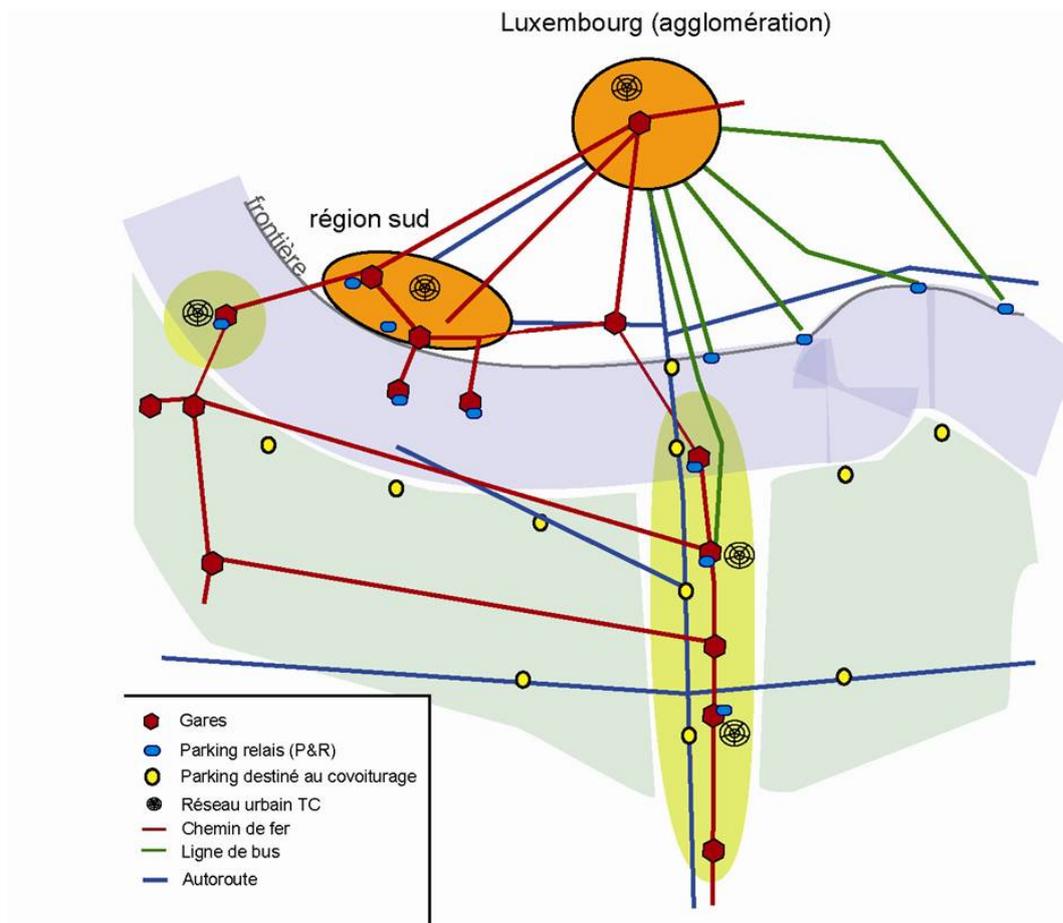


Figure 22: Amélioration des relations entre la France et le Luxembourg

- L'acquisition de nouvelles rames: Le Ministère des Transports du Luxembourg et la Région Lorraine s'associeront dans le cadre de nouvelles commandes coordonnées de matériel roulant TER-CFL de nouvelle génération et de grande capacité, disponible à compter de 2013/2014.
- L'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire sera engagée dès 2009 avec le traitement prioritaire des principaux nœuds du réseau (Metz, Hagondange, Bettembourg et Luxembourg), l'analyse de la capacité des lignes ferroviaires sera engagée dès 2009 afin de prioriser les investissements et travaux d'infrastructures futurs ainsi que la construction des nouvelles lignes ferroviaires prévus dans le concept de mobilité «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt» (nouvelles lignes ferroviaires Luxembourg – Esch-sur-Alzette, Luxembourg – Bettembourg, Pétange – Luxembourg, Hamm – Findel – Luxexpo).
- La mise en service des gares périphériques du concept de mobilité «mobil 2020 – Mobilité déi beweegt», dont notamment celle de Howald, qui permet d'accueillir dès 2011 les premiers voyageurs travaillant dans les quartiers en pleine expansion Cloche d'Or, Ban de Gasperich et Zone industrielle Howald, voyageurs qui, venant de France, n'ont plus besoin de passer par la Gare Centrale pour se rendre à leur lieu de travail.

Ce concept est complété par le projet du tram de la Ville de Luxembourg qui reliera les gares de Luxexpo, Cessange, Howald et la Gare Centrale entre elles, et constituera la nouvelle artère des transports en commun de la Ville de Luxembourg.

Du côté français la création de nouvelles gares et parkings périphériques permettant, en amont de leur trajet, le rabattement des automobilistes vers les modes de transports alternatifs. Ces projets doivent tenir compte et anticiper le développement urbain afin d'accroître leur efficacité et d'étendre leur périmètre de captage.

- La création de nouvelles capacités ferroviaires sur l'axe Luxembourg – Thionville – Metz, qui est mise en œuvre, du côté luxembourgeois, par la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Bettembourg et Luxembourg et qui, sur la partie Bettembourg – Thionville – Metz – Nancy, se traduira par exemple par l'aménagement de voies supplémentaires ou par des mesures d'infrastructure sur le réseau existant.
- Le développement de nouvelles lignes d'autocar transfrontalières, complémentaires du réseau ferroviaire et assurant la desserte des zones mal couvertes, du fait de leur éloignement, par les réseaux de transport collectifs plus structurants.

5.7.5. L'étude plurimodale sur l'espace de la Grande Région

Dans le cadre des travaux de la Commission Régionale Saar-Lor-Lux-Trier/Westpfalz-Wallonie, l'idée de la réalisation d'une étude plurimodale sur l'espace de la Grande-Région a été retenue par le groupe de travail «transports».

Elle permet notamment de:

- répondre à la mission confiée par le 7^{ème} sommet de la Grande Région du 30 juin 2003 et la Commission Régionale «Poursuite des réflexions stratégiques de la Grande Région en matière d'infrastructures de transport».
- préparer l'avenir, en disposant d'un cadrage transfrontalier dépassant l'horizon national de chacun des partenaires.
- disposer d'une vision partagée de la demande de transport à long terme et des réponses en terme d'offre de services et d'infrastructure, portant à la fois:
 - sur le réseau structurant de la Grande Régionet
 - sur les déplacements transfrontaliers de proximité ou pendulaires.

L'étude se déroulera en deux phases:

- 1^{ère} phase
 - Diagnostic de la situation actuelle et des enjeux.
 - Définition de la modélisation ainsi que du cahier des charges et du coût de l'étude en phase 2.
- 2^{ème} phase
 - Évaluation des différentes politiques de transport et d'aménagement à l'horizon 2020.
 - Proposition d'actions pour faire face aux besoins futurs.

A noter encore que la Commission Régionale, lors de sa 28^{ème} réunion à Zweibrücken, a donné mandat au groupe de travail «transports» pour lancer cette démarche.

Le Grand-Duché de Luxembourg y est représenté par l'Administration des Ponts & Chaussées, le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et le Ministère des Transports.

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, trois 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 final du diagnostic de la 1^{ère} phase a pu être finalisé en 2008.

5.7.6. 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 en 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 ont permis de fournir un input au plan sectoriel transports dans cette région, dont l'avant-projet a été présenté en 2008, et ce qui a permis 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.

En 2008, la CMT a effectué les prestations dans le cadre des dossiers suivants:

- Avant-Projet Sommaire Tram
(commettant: GIE Luxtram)
(bureau d'études: Luxplan/ TR-Engineering)
- 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)
(commettant: Ville de Luxembourg)
(bureau d'études: PTV)
- Mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3/A6
(commettant: PCH)
(bureau d'études: Schroeder & Associés)
- Tramvarianten Ban de Gasperich
(commettant: GIE LuxTram)
(bureau d'études: Schroeder & Associés / IVV)
- P&R Héihenhaff
(commettant: GIE LuxTram)
(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)

- Remèdes Contournement A6
(commettant: PCH)
(bureau d'études: TR-Engineering)
- Variantenvergleich zur Führung der Stadtbahn Luxemburg
(commettant: GIE LuxTram)
(bureau d'études: Luxplan / Tramp)
- Etude Tram Sud
(commettant: Ministère des Transports)
(bureau d'études: Luxconsult, Trafico, Zimplan)
- Nouvel échangeur Ban de Gasperich
(commettant: PCH)
(bureau d'études: Schroeder & Associés)
- Contournement de Niederfeulen et Ettelbruck
(commettant: PCH)
(bureau d'études: Tramp)
- Echangeur Waldhaf / Corridor bus
(commettant: PCH)
(bureau d'études: TR-Engineering)
- Réhabilitation du Pont Adolphe / variante 5
(commettant: PCH)
(bureau d'études: TR-Engineering)
- Etude de trafic / Centre commercial Wickrange
(commettant: Wickrange Shopping Center)
(bureau d'études: Tramp)

6. Transports routiers

6.1. Licences communautaires et autorisations de transports

L'activité journalière la plus importante de la direction des transports routiers consiste dans la gestion et la délivrance des licences communautaires, attestations de conducteur et autorisations de transports.

Au 31 décembre 2008, le Ministère des Transports a compté 412 entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire.

Ces 412 entreprises disposaient au 31 décembre 2008 de 6.723 copies conformes, en comparaison de 6.330 pour 369 entreprises au 31 décembre 2007, ce qui équivaut à une augmentation de 6,21 %.

Tableau récapitulatif: Transport international de marchandises par route

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2008	412	+ 15	6.723	+ 393	+ 6,21 %
2007	397	+ 28	6.330	+ 527	+ 9,08 %
2006	369	+ 21	5.803		
2005	348	- 2			
2004	350	+ 12			
2003	338	+ 12			
2002	326	- 22			
2001	348	+ 33			
2000	315	- 4			
1999	319				

Le secteur des transports internationaux de voyageurs par route comptait au 31 décembre 2008 422 copies conformes pour 37 entreprises, contre 401 copies conformes pour 38 entreprises au 31 décembre 2007, ce qui équivaut à une augmentation de 5,24 %.

Tableau récapitulatif: Transport international de voyageurs par route

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2008	37	- 1	422	+ 21	+ 5,24 %
2007	38	+ 2	401	+ 13	+ 3,35 %
2006	36		388		

En 2008 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. Cette possibilité a été largement utilisée par les entreprises de transports.

Depuis 2008 le Ministère des Transports envoie un formulaire de demande pré-rempli des informations déjà contenues dans sa banque de données aux entreprises de transports disposant d'une licence communautaire. Dans le cas idéal, il suffit à l'entreprise de le renvoyer signé et accompagné d'un relevé du personnel.

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports pour 2009, dont la procédure a été lancée en août 2008, 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 introduites.

Le Ministère des Transports a collaboré étroitement avec la Société Nationale de Contrôle Technique et l'Administration des Douanes et Accises pour vérifier que tous les véhicules des entreprises de transports soient couverts par un certificat de contrôle technique et une vignette fiscale valables et assurer ainsi une situation de saine concurrence entre les transporteurs.

En 2008, le Ministère des Transports a examiné dans un groupe de travail au sein du Comité National pour la Simplification Administrative ensemble avec d'autres administrations impliquées, le secteur concerné et la Commission Nationale pour la Protection des Données la possibilité pour le Ministère des Transports de contrôler de façon interne le personnel des entreprises et notamment les chauffeurs sans devoir demander chaque année un relevé aux entreprises de transports.

Une telle possibilité pourra, le cas échéant, aboutir à une élimination des demandes annuelles pour les copies conformes des licences communautaires, du moins pour la plupart des entreprises.

Sauf imprévu, cette analyse devrait se terminer en 2009.

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.

Suite à l'affaire «Kralowetz» 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. Etablissement du transporteur

Dans la lignée de la volonté du Gouvernement de privilégier l'établissement d'entreprises de transports qui justifient d'une activité réelle au Luxembourg et d'écarter les entreprises dites «boîtes aux lettres», la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route, et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1^{er} octobre 1998, a introduit une définition circonstanciée qui traduit la réalisation de l'objectif politique d'un assainissement qualitatif du secteur des transports routiers en insistant sur l'existence d'un établissement autonome et permanent au Grand-Duché, ainsi que sur l'obligation d'y développer une exploitation effective.

La loi définit l'«établissement» de la façon suivante:

- *«un siège d'exploitation fixe au Grand-Duché de Luxembourg de la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route et qui y est imposable au sens du droit fiscal.*
- *Ce siège d'exploitation fixe se traduit par l'existence d'une infrastructure opérationnelle, par l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités du transporteur, par le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités ainsi que par la présence continue d'une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard des tiers.»*

Tout en tenant compte de la grande flexibilité et du pragmatisme d'organisation qui caractérisent le secteur des transports routiers internationaux, l'interprétation faite en pratique de cette définition repose sur un faisceau d'indices permettant de constater l'existence des différents éléments prouvant l'existence d'un siège d'exploitation réel.

Ces indices, qui ont été mis au point conjointement par le Ministère des Transports et 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:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- le fait d'une présence continue d'une personne pouvant engager l'entreprise envers des tiers:
 - présence d'un personnel administratif qualifié pour assurer la gestion régulière de l'entreprise et dont l'ordre de grandeur est fonction de l'importance de l'activité de l'entreprise, qui permet aux autorités de contrôle de procéder pendant les heures d'ouverture indiquées à la vérification des exigences posées par les critères de définition de l'établissement;
 - l'absence d'indices convergents et déterminants qui établissent soit les critères légaux de la situation de «personne interposée», soit ceux d'un lien de subordination au sens du droit du travail vis-à-vis d'une autre entreprise de transport;

- la personne responsable de l'entreprise en matière de gestion journalière (= gérant technique au sens de l'autorisation d'établissement), joignable à tout moment et disposant de tous les pouvoirs nécessaires pour engager l'entreprise à l'égard de tiers.

Depuis son entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2002, cette nouvelle loi a permis d'engager plusieurs procédures de retrait de la licence communautaire.

6.3. 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 communautaire.

Suite à la décision du Ministère des Affaires étrangères et de 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 2008, 50 attestations de conducteurs ont été délivrées à 24 entreprises pour 39 chauffeurs.

Tableau récapitulatif: Attestations de conducteurs

année	2006	2007	2008
nombre d'attestations de conducteurs émises	59	49	50
nombre d'entreprises concernées	30	24	24
nombre de chauffeurs concernés	52	39	39
nationalités chauffeurs (source: répertoire national)			
américaine		2	2
angolaise		1	1
bosnie-herzégovine		3	3
cap-verdienne		2	2
croate		1	2
iraquienne		1	1
marocaine		1	2
serbe-et-monténégrine		17	19
russe			1
yougoslave		11	5
inconnue / apatride			1

6.4. *Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises*

La volonté de garantir un meilleur respect des conditions de concurrence dans le secteur des transports routiers ainsi que des règles de droit social et de la sécurité routière a amené le Ministère des Transports, le 22 novembre 2000, à transférer le contrôle entier du secteur des transports routiers à l'Administration des Douanes et Accises.

Depuis le début de 2001 l'Administration des Douanes et Accises effectue des contrôles permettant de la sorte des enquêtes administratives efficaces et ciblées tant des conditions de l'accès à la profession (établissement) que des conditions de l'accès au marché (licence/autorisation) et est devenue une interlocutrice privilégiée du Ministère des Transports pour les différents contrôles en matière de transports routiers.

La possibilité d'un retrait administratif, notamment de la licence de transport routier international, en vertu de la réglementation communautaire, de façon complémentaire et indépendamment des contrôles ordonnés par le Parquet général et des sanctions pénales prononcées par les juridictions, a amené le Ministère des Transports depuis 2002 à solliciter des contrôles ciblés à caractère administratif auprès de l'Administration des Douanes et Accises, assurant des contrôles réguliers destinés tant à détecter des irrégularités que d'en prévenir d'autres.

En application de la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteurs de marchandises par route, et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil, le Ministère des Transports vérifie, dans le cadre de la législation communautaire relative à la licence communautaire de transport international, le respect des conditions d'établissement par les transporteurs établis au Luxembourg en étroite coopération avec l'Administration des Douanes et Accises.

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

En 2008, 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.

L'élaboration d'un catalogue d'infractions à sanctionner par un avertissement taxé au lieu d'une poursuite judiciaire a été entamé en 2008 et devrait voir le jour au courant de l'année 2009.

6.5. 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 d'un arrangement administratif par les ministres des transports de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et de la France. 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;
- 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 des différents pays membres.

Euro Contrôle Route a acquis au fil des ans une notoriété certaine. Depuis 1999, le nombre de membres n'a fait qu'augmenter et de nombreux pays européens témoignent de leur intérêt.

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, l'Autriche et la Pologne en octobre 2004 et l'Italie, la Bulgarie et la Roumanie en 2007.

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 Lituanie, la Lettonie, la Suisse, la Hongrie, la République Tchèque, la Slovénie et Malte ont un statut d'observateur.

Euro Contrôle Route compte donc 14 membres et 6 observateurs.

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.

Les activités d'Euro Contrôle Route permettent donc à ses pays membres de se conformer aux dispositions de la directive 2006/22/CE, notamment en ce qui concerne l'organisation de contrôles concertés, la formation des agents et les meilleures pratiques.

6.6. Relations bilatérales dans le domaine du fret routier

6.6.1. Etats tiers: application d'un moratoire en matière de politique de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route

En 2008, 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 1^{er} mai 2004 et 1^{er} 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 2008.

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.

Accords bilatéraux entre le Luxembourg et les Etats tiers:

pays	régime juridique	observations / restrictions
Albanie	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Bélarus	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Bosnie-Herzégovine	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Croatie	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
ERY Macédoine	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Maroc	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral, transit et triangulaire
Moldavie	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral, transit et triangulaire
Monténégro	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit
Russie	soumis à autorisation	autorisations au voyage et autorisations annuelles; valables pour bilatéral, transit et triangulaire
Serbie	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit; certaines autorisations aussi valables pour triangulaire
Turquie	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit; triangulaire admis pour véhicules luxembourgeois si le pays tiers est la Belgique ou les Pays-Bas
Ukraine	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire

6.6.2. Etats membres de l'Union Européenne et de l'Espace Economique Européen: libéralisation, cabotage et transports triangulaires

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

A l'exception du cabotage, la licence communautaire a permis dès le 1^{er} mai 2004 respectivement le 1^{er} 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 douze 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 1^{er} mai 2008.

Pour la Pologne et la Hongrie l'acte d'adhésion prévoit une période d'interdiction de cabotage de trois ans qui expire le 30 avril 2007. Cette période peut également être prolongée de deux ans, 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.

Depuis le 1^{er} mai 2008 les transporteurs de la République tchèque, la Slovaquie, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie peuvent donc effectuer des opérations de cabotage au Luxembourg et vice-versa.

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).

Tableau reprenant le régime juridique pour les transports triangulaires:

pays	régime juridique	observations / restrictions
Allemagne	libéralisation	
Autriche	soumis à autorisation	
Belgique	libéralisation	
Bulgarie	soumis à autorisation	
Chypre	interdiction	
Danemark	libéralisation	
Espagne	restriction	le trajet le plus court doit transiter par le Luxembourg
Estonie	soumis à autorisation	
Finlande	soumis à autorisation	
France	restriction	le trajet le plus court doit transiter par le Luxembourg
Grèce	interdiction	
Hongrie	libéralisation	
Irlande	libéralisation	
Italie	interdiction	
Lettonie	soumis à autorisation	
Lituanie	soumis à autorisation	
Malte	interdiction	
Pays-Bas	libéralisation	
Pologne	libéralisation	
Portugal	libéralisation	
République tchèque	libéralisation	
Roumanie	soumis à autorisation	
Royaume-Uni	libéralisation	
Slovaquie	libéralisation	
Slovénie	libéralisation	
Suède	soumis à autorisation	
Islande	interdiction	
Liechtenstein	libéralisation	
Norvège	interdiction	
Suisse	libéralisation	

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

Les opérations de cabotage restent cependant interdites aux termes dudit accord UE-Suisse.

6.7. Activité au niveau communautaire

6.7.1. 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 alors en vigueur, d'une part, et de permettre une utilisation efficace et uniforme du futur tachygraphe numérique, d'autre part.

Le souhait d'un renforcement des dispositions sociales et d'une réduction substantielle des exceptions actuelles à l'application de la réglementation, soutenu notamment par le Luxembourg, n'ont pas fait l'unanimité entre les Etats membres.

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

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

Cette proposition de directive visait à mettre en œuvre la proposition modifiée de règlement visant à harmoniser certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et de fixer les conditions minimales pour le contrôle du respect des règles communautaires dans le domaine de la législation sociale se rapportant aux activités de transport routier.

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.

La directive 2006/22/CE a été transposée par règlement grand-ducal du 12 avril 2008 portant application de 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 transports routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

6.7.2. Paquet routier

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.

La présidence slovène a repris ces dossiers durant le premier semestre 2008 et en a fait une de ses priorités en organisant de nombreux groupes de travail. La délégation luxembourgeoise a défendu sa position dans l'optique de la législation nationale actuelle, dont le niveau surtout en ce qui concerne l'accès à la profession est à qualifier de plus haut que celui des propositions de la Commission européenne.

Durant le deuxième semestre 2008, ces dossiers étaient traités surtout par le Parlement européen.

6.7.3. Comitologie

Comme par le passé, le Ministère des Transports a participé à de nombreux groupes de travail dans le cadre de la comitologie, notamment dans le domaine de la législation sociale dans les transports routiers et dans le domaine du tachygraphe et des contrôles.

6.8. *Activité au niveau international*

6.8.1. Le contingent multilatéral CEMT

Le système de contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficacité du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisations de faire des opérations multilatérales. Le système avait également pour objectifs explicites d'éviter les parcours à vide et de soutenir les besoins d'échanges entre pays membres. Au cours des années '90, un nouvel objectif a été assigné au système, celui de servir d'instrument d'intégration des marchés des transports et de contribuer à l'évolution d'un système bilatéral vers un système multilatéral.

Les autorisations délivrées dans le cadre de ce système permettent aux transporteurs d'acheminer des cargaisons entre des pays de la CEMT autres que le pays d'immatriculation du véhicule. Il a été plus particulièrement développé dans les années '90 et le nombre d'autorisations de base est passé de 1.219 autorisations (19 pays) en 1990 à 6.060 (42 pays) en 2005. Suite à la réforme du contingent multilatéral décidée par le Conseil des Ministres en mai 2005 à Moscou, le contingent de base global ne peut plus excéder 6.060 autorisations.

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 2008, 33.441 autorisations annuelles et 12.561 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, de l'Espace Economique Européen ou de la Suisse, étant donné que le contingent de base global ne devait pas augmenter, et, d'autre part, de modifier la restriction des «6 semaines» en restriction du nombre de voyages «3 + 2» (3 voyages en charge hors du pays d'origine ainsi que les voyages au départ et à destination du pays d'origine). Cette réforme du contingent multilatéral est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Les principales raisons de cette réforme sont l'augmentation du nombre de pays membres de l'Union Européenne, les problèmes d'équité entre pays, le besoin d'une modernisation du système et les problèmes liés au fait que les autorisations n'étaient 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 2008 20 autorisations annuelles et aucune autorisation de courte durée avaient été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 379 autorisations annuelles et 72 autorisations de courte durée.

En 2008 le groupe de travail sur le transport routier a élaboré une refonte complète du *Manuel d'utilisation du contingent multilatéral CEMT*, tout en simplifiant les divers certificats y prévus devant accompagner l'autorisation CEMT.

Le Forum International des Transports – organisation et événement

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, soit 51 membres en total.

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.

Depuis 2008 la réorganisation est complète avec l'organisation du premier Forum International des Transports à Leipzig les 28 – 30 mai 2008 portant sur le thème «Transport et Énergie – Le défi du changement climatique».

Cet événement d'envergure mondiale sera organisé désormais chaque année fin mai à Leipzig et portera toujours sur un autre thème d'une importance majeure.

Il comporte toujours une session réservée aux ministres à l'instar des anciens Conseils des Ministres de la CEMT.

Le Luxembourg collabore à la préparation de ces Forums dans le cadre des groupes de travail et du Conseil de Direction des Transports (anciennement Comité des Suppléants des Ministres de la CEMT), mais ne participe pas activement aux travaux préparatoires vu les ressources humaines limitées disponibles dans un petit pays comme le Luxembourg.

6.8.2. Relations bilatérales

Le Ministère des Transports a participé en août 2008 à une réunion réunissant les pays du Benelux et les pays baltes pour des discussions dans le cadre de l'accord multilatéral sur les transports routiers conclu entre ces six pays le 11 juin 1992.



7. Enquêtes Techniques (AET)

7.1. En 2008, la naissance de l'AET

La création officielle de l'AET a vu le jour avec la loi du 30 avril 2008 qui marque l'aboutissement d'un effort pour mettre en place au sein du Ministère des Transports un organisme indépendant et permanent couvrant l'analyse des accidents et incidents graves dans les domaines de l'aviation civile, les transports maritimes et fluviaux et des chemins de fer.

7.2. Premiers pas

La mise en place de la nouvelle administration dans des bureaux temporaire c'est effectuée en début août 2008 et le recrutement d'un premier enquêteur a abouti en décembre 2008 et sa première formation prévue en début 2009.

Le recrutement d'un ingénieur et d'un employé supplémentaire est prévu pour renforcer l'équipe en 2009. Ceci constituera le minimum pour assurer les tâches pour couvrir les domaines de responsabilité.

7.3. Pourquoi des enquêtes techniques?

Les accidents et incidents graves de transport, avec leur coût humain et leur caractère parfois spectaculaire ou dramatique, rappellent que les hommes, les matériels et les organisations restent faillibles malgré les progrès accomplis en matière de sécurité.

Ces événements appellent une démarche spécifique, sous forme d'une enquête technique visant à déterminer les circonstances et causes, puis à dégager dès que possible les recommandations préventives utiles afin d'en éviter le renouvellement.

Cette enquête technique doit rester bien distincte de l'enquête judiciaire, dont les objectifs et les contraintes ne sont pas les mêmes. L'enquêteur doit pouvoir accéder à l'ensemble des éléments, témoignages et informations utiles, même couverts par le secret de l'instruction ou le secret professionnel. Un accord avec les entités judiciaires est en préparation.

7.4. Transposition des directives européennes

Avec la création de cette administration indépendante et permanente, la transposition intégrale de la directive européenne 94/56/EC pour l'aviation civile est accomplie. Cette directive, datant de 1994, est actuellement en projet de révision par la Commission européenne. Elle sera promulguée en règlement dans les deux prochaines années.

La transposition de la directive 2004/49/EC sur la sécurité ferroviaire qui précise le rôle des différents acteurs et notamment celui des organismes d'enquête sur les accidents et incidents a été, pour cette partie, effectuée par le règlement grand-ducal du 7 novembre 2008 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents dans le domaine du chemin de fer.

D'autres règlements grand-ducaux portant sur des spécifications complémentaires dans les domaines de l'aviation civile, le maritime et fluvial sont en préparation ou en projet.

7.5. Missions et objectifs

Notre mission consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport aérien, ferroviaire, fluvial et maritime:

- en procédant à des enquêtes techniques indépendantes, sur les accidents de transport choisis, afin d'en dégager les causes et les facteurs;
- en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels accidents;
- en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements;
- en publiant des rapports rendant compte des enquêtes et présentant les conclusions qu'il en tire.

Les constatations de l'AET ne peuvent s'interpréter comme attribuant ou déterminant les responsabilités civiles ou pénales.

Une des missions primaires était de reprendre les dossiers d'enquête en cours ou en suspend:

- La réécriture du rapport de l'accident du Fokker 50 à été revu et corrigé. Ce brouillon de rapport à été diffusé pour commentaires aux parties concernées le 19 décembre 2008;
- L'écriture du rapport d'accident ferroviaire à Zoufftgen du 11 octobre 2006 a été préparée conjointement avec le BEA-TT (Bureau d'enquêtes sur les accidents de Transport Terrestre) français et est en phase finale de publication.

7.6. *Coopération internationale*

Pour mener à bien ses missions, l'AET peut faire appel à des experts d'organismes d'enquête agréés dans les domaines concernés. Un code de conduite relatif à la coopération dans le domaine sur les accidents/incidents dans l'aviation civile a été conclu avec la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile) le 15 décembre 2008.

Un accord de coopération dans le secteur maritime est également prévu en collaboration avec le Commissariat des Affaires Maritimes.

La participation active aux travaux des réunions, séminaires et cercles internationaux reste une tâche importante dans le domaine de la coopération.

7.7. *Evénements 2008*

7.7.1. Aviation civile

Aucun accident n'a été rapporté pendant cette année.

7.7.2. Chemin de Fer

Pendant cette année 29 accidents/incidents graves ont été rapportés:

Dépassement du signal:	10
Non respect des procédures:	4
Déraillement:	6
Collision avec un véhicule:	2
Collision avec une personne:	6
Incendie:	1

7.7.3. Maritime

En 2008, trois navires immatriculés au Luxembourg ont échoué sans dommage corporel. Ces événements se sont produits en Finlande, sur le Mississippi et en Suède. L'inspection des dégâts a été effectuée en coordination avec les autorités locales.

