DEPARTEMENT DES TRANSPORTS

Table des matières

1. Circulation et sécurité routières 175

1.1. La formation et l'éducation routières 175

1.2. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers 192

1.3. Les homologations automobiles 194

1.4. Les transports exceptionnels 196

1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne 197

1.6. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière 197

2. Transports publics et chemins de fer 200

2.1. Les chemins de fer 200

2.2. Les transports publics par route 238

2.3. Les transports effectués pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle 244

2.4. Le Novabus 250

2.5. Les activités de la Communauté des Transports 251

3. Transports aériens 264

3.1. Le domaine de la navigabilité et des opérations aériennes 264

3.2. Le domaine de la navigation aérienne 267

3.3. Le domaine des licences 269

3.4. Le domaine de la sécurité aérienne 273

3.5. Le domaine de la Sûreté aérienne 274

3.6. Le Bureau juridique 276

3.7. Le Bureau des relations internationales 285

3.8. Gestion de la qualité 286

3.9. Administration de la navigation aérienne 286

4. La navigation intérieure 290

4.1. Activité législative 290

4.2. Activités internationales 290

4.3. Le Service de la navigation 292

4.4. Port de Mertert 298

5. Stratégie et planification 301

5.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable 301

5.2. Le volet infrastructure ferroviaire 302

5.3. L'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure 308

5.4. Le plan sectoriel «Transports» 308

5.5. Les études 310

5.6. La Cellule Modèle de Transport 314

6. Transports routiers 315

6.1. Licences communautaires 315

6.2. Emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers 316

6.3. Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises 316

6.4. Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route » 317

6.5. Relations bilatérales 318

6.6. Activité au niveau communautaire 319

6.7. Activité au niveau international 321

7. Enquêtes techniques (AET) 324

7.1. Contexte général 324

7.2. Contexte fonctionnel 324

7.3. Activités et champs d'application 325

7.4. Projets législatifs 325

7.5. Coopération européenne et internationale 326

7.6. Formations 326

7.7. Statistiques pour l'année 2010 327

1. Circulation et sécurité routières

1.1. La formation et l'éducation routières

1.1.1. Sensibilisation routière

En ligne avec la politique gouvernementale des dernières années en matière de sécurité routière, le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, a misé sur la continuité en matière de prévention et de sensibilisation routières par l'organisation en 2010 de plusieurs actions et campagnes de sensibilisation.

Etant donné qu'une multitude d'accidents surviennent parce que le conducteur a eu un moment d'inattention ou d'inadvertance et afin de sensibiliser davantage tous les usagers de la route quant aux risques liés à ces petits moments d'inadvertance, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a lancé le 23 avril 2010 la campagne de sensibilisation *«Kleng Feeler, grouss Konsequenzen»*.

Le Ministère a en outre organisé, ensemble avec la Sécurité Routière un stand interactif à la Foire de printemps en mai 2010 avec le thème *«Kleng Feeler, grouss Konsequenzen»* reprenant le sujet de la campagne. Ce stand permettait entre autres aux visiteurs de tester les effets de la ceinture de sécurité sur deux simulateurs: une voiture-tonneau ainsi qu'un plan incliné avec des sièges de voiture pour simuler une collision (« Gurtschlitten »).

Lors d'une conférence de presse en date du 12 octobre 2010 Monsieur le Ministre a présenté le bilan des accidents routiers 2009 et du 1er semestre 2010. Lors de cette même conférence de presse la campagne de sensibilisation visant les usagers vulnérables (« Gitt sichtbar! – Soyez visibles ! ») a été présentée. Cette campagne avait comme but d'encourager les piétons et les cyclistes à se rendre plus visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l'emploi de dispositifs réflectorisés et d'inciter les piétons à marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne.

A l'instar de l'initiative lancée lors de la 6e journée nationale de la moto organisée par la « Lëtzebuerger Moto-Initiativ » en 2008 sous le slogan « Let it Roll! », le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures a de nouveau organisé des cours de formation les 18 avril et 22 mai 2010 avec le slogan « Fit for your bike » pour des titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A (motocycle) 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.

Le Ministère était également présent avec un stand lors de la « Journée de la moto » le 6 juin pour promouvoir la campagne « Fit for your bike ».

1.1.2. La gestion administrative des permis de conduire et la délivrance des cartes pour tachygraphes digitaux

1.1.2.1. Les opérations administratives relevant du permis de conduire

Ces opérations 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 2010, le nombre des dossiers traités a été de 47.142, soit une progression de 10,9 % par rapport à l'année précédente. Pour le détail de l'évolution du nombre des dossiers traités au cours des dernières années, voir annexe I sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.1.2.2. Les examens théoriques

A remarquer que comparé aux années antérieures, où de l'ordre de la moitié des candidats avaient réussi l'examen dès le premier essai, alors que l'autre moitié des candidats avaient dû se soumettre à une nouvelle épreuve (à une ou à plusieurs reprises), la situation s'est nettement améliorée en 2010. La raison en est probablement le changement du questionnaire-type (à partir du deuxième semestre de l'année 2010), où les questions à choix multiple et avec un nombre de réponses correctes variable d'une question à l'autre ont été remplacées par des questions où une seule des réponses proposées est correcte. Ce changement semble être à l'origine du taux de réussite plus élevé. Pour plus de détails concernant l'examen théorique voir annexe II sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.1.2.3. Les examens pratiques

Après une baisse continue, entre 2002 et 2006, du nombre total des examens pratiques passés, avec toutefois le maintien à haut niveau du nombre de candidats au permis de conduire de la catégorie 'B', on avait constaté depuis 2007 une inversion de la tendance régressive antérieure. La hausse constatée était toutefois due aux seuls examens de la catégorie 'B', ce qui confirme que les intéressés ne passent 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. La raison de cette tendance paraît consister en l'investissement financier assez important qu'un candidat doive réaliser aux fins de l'obtention d'un permis de conduire "spécial".

L'année 2010 a de nouveau affiché une régression de 6,8 % du nombre des examens pratiques passés.

A noter finalement la constance au cours des dernières années du taux de candidats (de l'ordre de un sur cinq) ayant eu recours à une formation pour le permis 'B' par le biais de la conduite accompagnée.

Pour ce qui est des taux de réussite à l'examen pratique, il y a lieu de noter la régression quasi-continue, au cours des dernières années, du taux de réussite, respectivement la progression continue du taux de rejet. Cette évolution a eu lieu tant pour les candidats au permis de conduire en général que pour les candidats au permis 'B' ayant fait leur apprentissage sous le régime de la conduite accompagnée.

Les données chiffrées sur l'examen pratique peuvent être consultées à l'annexe III sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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

Pour l'évolution du nombre des certificats de formation ADR délivrés, consulter l'annexe IV sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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

Depuis la mise en vigueur du Règlement communautaire N°2135/98 en septembre 2005, la SNCT assure la délivrance des cartes à mémoire électroniques requises en vertu du prédit Règlement 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 ').

Pour 2010, il y a lieu de noter une progression importante du nombre de cartes délivrées qui s'explique par le fait qu'au courant de cette année la validité des cartes (et tout particulièrement des cartes-conducteur) qui avaient été délivrées en 2005, est venue à échéance.

Le détail sur l'évolution du nombre de cartes de tachygraphe délivrées se trouve à l'annexe V sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.1.3. Le contentieux lié au permis de conduire

1.1.3.1 La Commission spéciale des permis de conduire

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

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire:

Année	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Séances	138	144	106	113	106	107	127
Personnes convoquées, dont stagiaires	531 81	539 64	407 21	441 19	400 34	362 15	465 20
Retraits du permis de conduire, dont stagiaires	127 16	97 12	44 3	47 2	52 11	35 4	74 8
Suspensions du droit de conduire	0	0	1	3	0	0	0
Refus de délivrance ou de renouvellement	29	45	43	29	29	28	39
Restrictions du droit de conduire	130	116	75	95	76	63	86
Restitutions intégrales du permis	90	98	83	29	61	54	96
Restitutions partielles du permis	49	60	91	163	96	35	24
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	29	6	2	0	3	1	1
6 mois	1	0	0	0	0	0	0
9 mois	0	0	0	0	0	0	0
12 mois	12	2	2	0	1	1	0
15 mois	0	0	0	0	0	0	0
18 mois	2	2	0	0	0	0	0
24 mois	14	2	0	0	2	0	1

Il résulte du tableau ci-dessus, que les activités de la Commission spéciale au cours de 2010 sont en nette progression par rapport aux années 2006 à 2009.

Les effets des suspensions, liés au permis à points, se font moins ressentir sur les activités de la Commission spéciale.

Cette mesure avait entraîné depuis 2003 une régression très nette, voire croissante, du nombre des séances et du nombre des personnes convoquées devant la Commission spéciale.

Il est néanmoins surprenant de constater le nombre croissant de personnes qui sont simultanément sous le coup d'une interdiction de conduire judiciaire, d'un retrait administratif et d'une suspension du droit de conduire.

Dans ce contexte il incombe de cumuler le nombre de retraits administratifs qui s'élève à 72 unités pour 2010 à celui du nombre de suspensions effectuées en 2010, qui se chiffre à 274 cas, soit un total de 346 cas où le droit de conduire n'est plus donné en 2010. Ce chiffre, donné à titre indicatif, doit être analysé avec circonspection étant donné qu'il inclut également les non-résidents.

De plus, la police a procédé à 2.414 retraits immédiats du permis de conduire dont 1.855 pour un taux d'alcoolémie supérieur à 0,55mg/l d'air expiré, 466 pour excès de vitesse et 93 pour avoir refusé de se soumettre à un éthylotest malgré de signes manifestes d'ivresse.

1.659 interdictions de conduire provisoires ont été ordonnées par le juge d'instruction suite à un réquisitoire du Parquet et 755 permis de conduire ont été restitués à leurs titulaires.

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

Les dossiers révélant des problèmes de drogue et d'alcool augmentent quant à eux de façon continue. Très souvent ils sont transférés à la Commission médicale en vue d'obtenir un, 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 273 (527 en 2006, 387 en 2007, 334 en 2008 et 291 en 2009), 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 63 avis pris sur base du dossier (138 en 2006, 176 en 2007, 94 en 2008 et 82 en 2009), ayant donc une incidence favorable sur le permis de conduire des intéressés et ne nécessitant pas leur présence devant la Commission spéciale.

Le ministère du Développement durable et des Infrastructures 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 6.000 interdictions sont saisies par le service permis à points et par le service contentieux (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, 3.947 en 2008 et 5.790 en 2009). En 2010 les instances judiciaires ont prononcé 5.799 interdictions de conduire dont notamment 1.500 interdictions de conduire provisoires prononcées par le juge d'instruction. 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 2010 un total de 139 grâces souveraines partielles.

En plus, en cas d'interdiction partielle les données afférentes doivent être saisies sur ordi

Enfin, pour être complet, il importe de savoir que le Service contentieux a fait procéder en 2010 à 850 enquêtes (1.099 en 2006, 1.022 en 2007, 1.078 en 2008 et 982 en 2009), effectuées par la Police grand-ducale par l'intermédiaire de Monsieur le Procureur Général d'État. Ces enquêtes ont lieu, soit en vue de la prise d'une mesure administrative, soit dans le contexte d'un contrôle nécessaire pour évaluer le comportement de chauffeurs aux antécédents négatifs.

Fidèle à son principe de prévention, le Service contentieux a adressé par le passé des avertissements écrits à des conducteurs stagiaires ou autres, afin d'attirer leur attention sur le comportement négatif en matière de conduite automobile et en vue d'éviter un maximum de récidives. Ce chiffre s'élève à 1.042 pour 2006, à 905 pour 2007, à 946 en 2008 et 791 en 2009, pour atteindre 988 avertissements écrits en 2010.

1.1.3.2 La Commission médicale

Le nombre des dossiers traités par la Commission médicale ne cesse d'augmenter de façon significative au cours des dix dernières années.

Ainsi, pour l'année 2010, ce sont 1.147 personnes qui ont été convoquées lors de 278 séances et plus de 6.900 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, l'examinateur en chef a

procédé à 64 examens de contrôle pratique, afin de constater les capacités physiques de personnes présentant un handicap ou un état de santé affaibli.

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

Les avis émis par la Commission médicale sont soumis au ministre du Développement durable et des Infrastructures pour décision.

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

Activités de la Commission médicale.

Statistiques générales	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Nombre de séances	257	223	230	262	278
Nombre de personnes convoquées	1.085	1.163	1.154	1.166	1.147
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	3.936	4.088	3.996	4.473	3.508
Dossiers soumis à la Commission médicale					
Nombre total de dossiers	6.891	7.319	6.835	7.622	6.923
Dont première obtention d'un permis	223	207	184	136	160
Extension de catégorie du permis	69	57	48	49	44
Transcription d'un permis	20	17	23	42	29
Renouvellement d'un permis	2.373	2.881	2.185	2.213	1.684
Dispense du port de la ceinture de sécurité	12	14	17	6	11
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc.)	86	85	108	162	142
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	1.852	2.163	2.203	2.442	2.887
Réexamens périodiques	2.206	1.865	2.032	2.544	1.876
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	50	30	35	28	90
Dossiers avisés par la Commission médicale					
Notés pour réexamen périodique	3.049	2.635	1.625	1.833	1.228
Classés	2.899	2.909	3.232	3.570	2.930
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	225	231	210	229	207
dont renonciation volontaire de la part du titulaire	123	109	101	130	95
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	37	43	48	49	36
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	84	97	73	59	77
Restriction quant à l'usage du permis (par ex. trajets particuliers, …)	20	9	12	1	4
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagement	2	3	2	0	4

part. du véhicule					
Mainlevées partielles et restitutions, (données disponibles depuis 2006).	50	52	48	50	73

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une progression très nette et le nombre de dossiers carte de stationnement pour personnes handicapées passe de 1.825 unités en 2005, 1.852 en 2006, pour atteindre 2.163 en 2007, 2.203 en 2008, 2.442 en 2009 finalement 2.887 dossiers en 2010.

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 1ère 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 du Développement durable et des Infrastructures.

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 2010 ce sont 398 arrêtés ministériels qui ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 50 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire (409 en 2005, 541 en 2006, 544 en 2007, 406 en 2008 et 383 en 2009).

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 prés, 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.

En 2010 ce sont 95 personnes qui ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore valable. Environ 180 personnes supplémentaires ont renoncé à faire aboutir le renouvellement de leur permis de conduire pour des raisons médicales.

1.1.4. 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 2010 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.

	2006	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Nombre de demandes dont	1.910	2.129	2.236	2.524	2.389
Nouvelles demandes	979	1.123	1.195	1.418	1.320
En renouvellement	556	685	724	739	743
Duplicata	42	33	39	60	54
Refus	258	224	218	239	206
Convocations au contrôle médical	75	64	60	68	66
Total des cartes en cours de validité au 31 décembre :	5.456	5.552	6.071	6.676	n. d.
Total des cartes « Institutions »	14	42	32	59	62
En circulation au 31.12.	118	144	110	186	225

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, 32 en 2008, 59 en 2009 et 62 en 2010.

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.

1.1.5. Examens théoriques « apprenti-instructeur »

Dans les attributions du « Service Contentieux », il convient encore de relever que le service a convoqué en 2010 un total de 64 candidats « apprenti-instructeur ».

20 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 19 ont échoué, 1 a été refusé et 24 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.

1.1.6. Activités connexes

1.1.6.1. Agréments

Il incombe encore au service de délivrer et de renouveler les agréments pour les apprentis-instructeurs et les instructeurs. En 2010 ce sont 86 (61 en 2006, 66 en 2007, 59 en 2008 et 48 en 2009) agréments qui ont été délivrés.

1.1.6.2. Législation

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

1.1.6.3. Relations avec le service permis de conduire de la SNCT

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.

1.1.7. Projets futurs

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

1.1.7.1. Outil informatique

Le CTIE (Centre des Technologies de l'Information 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 CTIE.

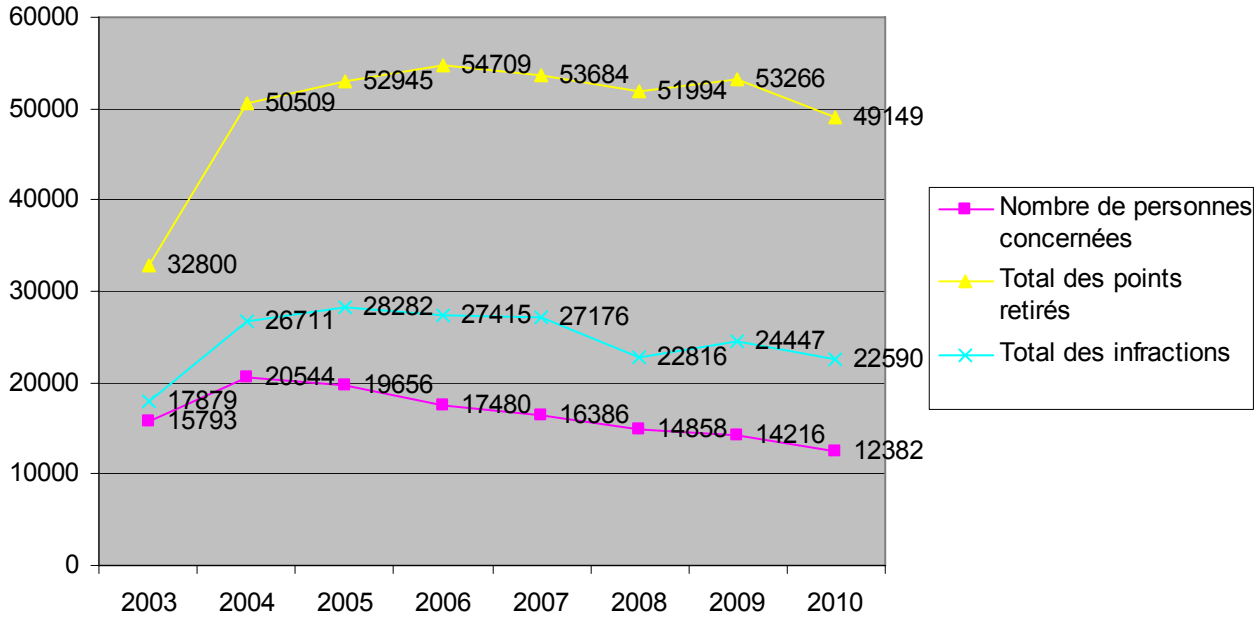
1.1.7.2. Amélioration des relations avec les usagers

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

1.1.8. « Permis à points »

Entre le 1er janvier 2010 et le 31 décembre 2010, 49.149 points ont été retirés à 12.382 titulaires d'un permis de conduire (récidivistes compris). Les chiffres précités incluent les points déduits sur base d'avertissements taxés et/ou de condamnations judiciaires.

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



1.1.8.1 Les avertissements taxés

Au courant de l'année 2010, les forces de l'ordre ont établi 17.127 avertissements taxés (17.570 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 32.505 points.

A l'instar des années précédentes, on constatera que plus de la moitié des avertissements taxés donnant lieu à une réduction de points ont trait à des dépassements de la limitation de la vitesse ce qui équivaut à 21.006 points (*64,62 %*).

Au courant de l'année 2010, 390 points (*1,20 %*) ont été retirés suite à 195 avertissements taxés pour conduite sous l'influence d'alcool (taux d'alcoolémie inférieur à 0,8 g/l).

Actuellement, quelques 48.995[2] personnes[1], font l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, 21.867[2] personnes

(*44,63%*)[2] sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non résidents confondus, tandis que 27.551[2] personnes (*56,23%*)[2] sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

(1 *les personnes dont les points ont été restitués ne sont plus considérées*)
(2 *la différence résulte du double emploi en cas de transcription ou échange d'un permis de conduire, voire changement de résidence de l'étranger vers le Grand-Duché de Luxembourg ou vice versa)*

1.1.8.2. Les condamnations judiciaires

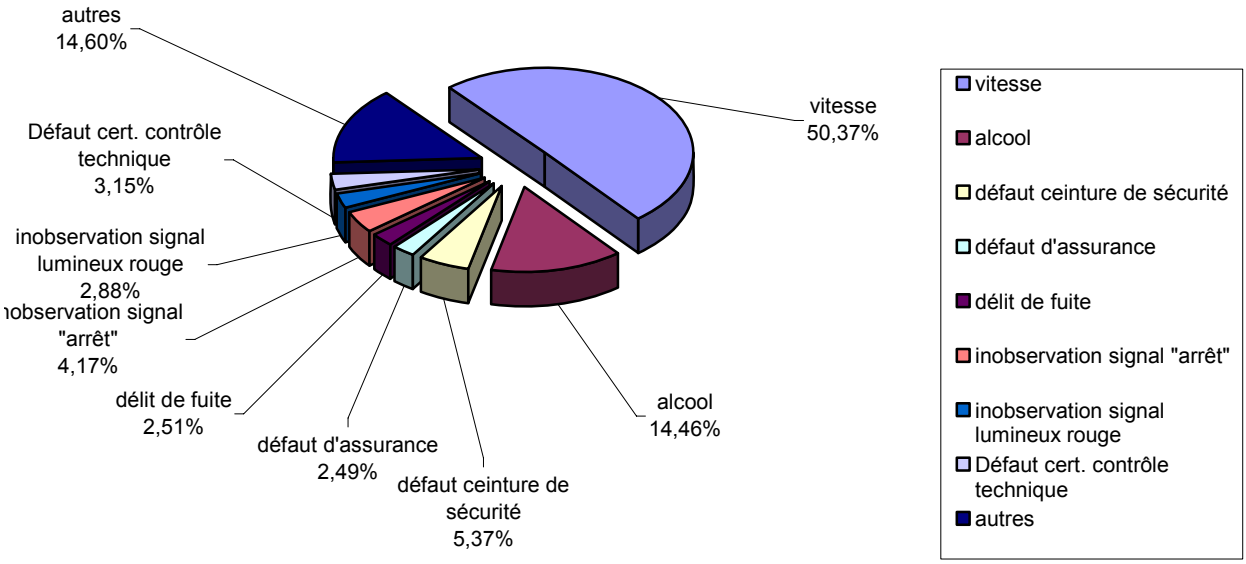
Au courant de l'année 2010, les tribunaux luxembourgeois ont prononcé 4.570 condamnations à l'encontre de 3.490 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 16.644 points.

Le détail des infractions de présente comme suit:

- alcool	6.716 points *(40,35 %)*
- vitesse	3.748 points *(22,52 %)*
- défaut d'assurance	1.228 points *(7,37 %)*
- délit de fuite	1.236 points *(7,43 %)*
- autres	3.716 points *(22,33 %)*

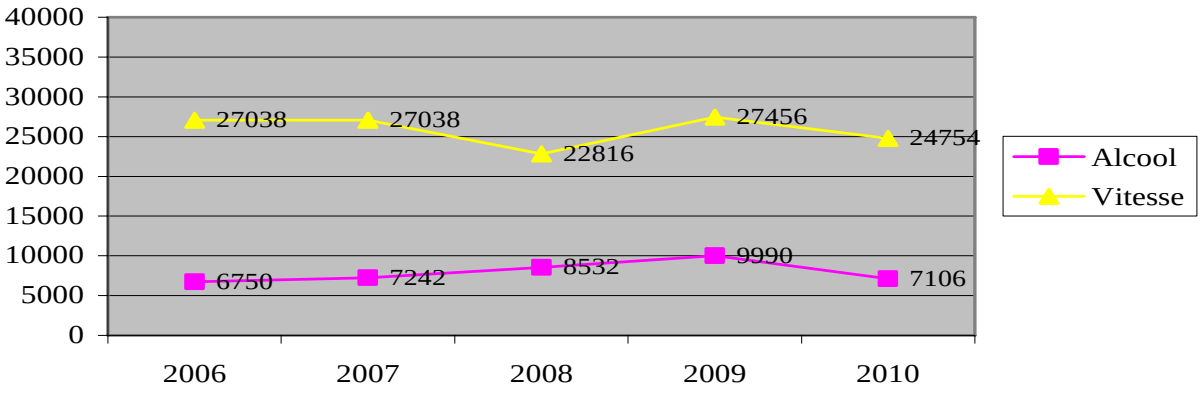
1.1.8.3. Les points *(avertissements taxés et jugements confondus)*

Du total de 49.149 points qui ont été déduits pendant l'année 2010, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent quelques 24.754 points, soit *50,37%.* Le nombre de points déduits suite à la conduite d'un véhicule respectivement sous influence d'alcool, voire en état d'ivresse s'élève à 7.106 points, c'est-à-dire *14,46 %.* Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 2.639 points, ce qui équivaut à *5,37%.* Suivent par ordre décroisant, l'inobservation d'un signal de priorité « arrêt » avec le retrait de 2.050 points *(4,17 %)*, le défaut d'un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de 1.548 points *(3,15 %)* ainsi que l'inobservation d'un signal lumineux rouge ayant entraîné le retrait de 1.414 points *(2,88 %).*



Malgré une tendance légèrement en recul constatée, en comparent avec les années précédentes, l'alcool au volant et la vitesse excessive, demeurant de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de *64,82 %* des retraits de points opérés en 2010, ce qui se matérialise par quelques 31.860 points.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des déductions de points liées à la vitesse excessive et à l'alcool au volant.



1.1.8.4. Les capitaux de points

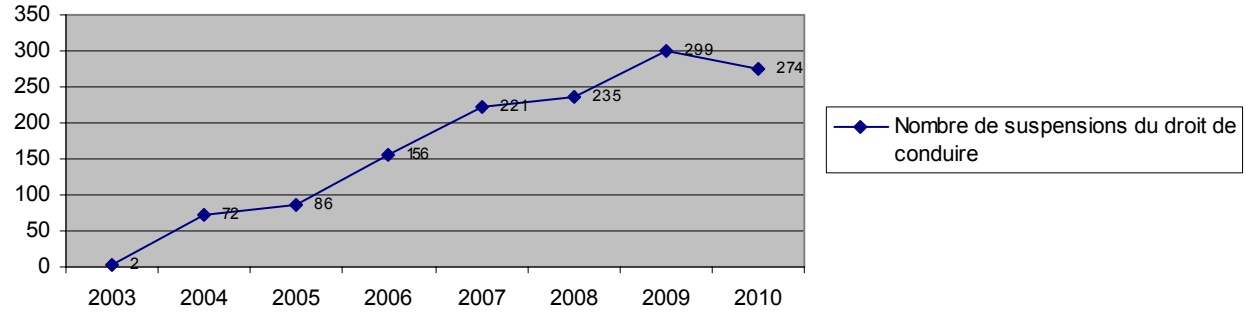
La situation des 131.315 personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1er novembre 2002 a évoluée comme suit au courant des six dernières années:

Situation 31/12/10	Situation 31/12/09	Situation 31/12/08	Situation 31/12/07	Situation 31/12/06	Situation 31/12/05			
Total : 131.315	Total : 118.933	Total : 104.717	Total : 89.859	Total : 73.473	Total : 55.993			
71.906	57.053	42.440	26.573	11.107	941	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.)
4.751	5.620	6.917	8.103	9.250	8.821	personnes détiennent	11 points	
34.585	35.586	34.762	35.118	35.377	33.232	personnes détiennent	10 points	
1.891	2.306	2.794	3.232	3.309	2.828	personnes détiennent	9 points	
9.358	9.471	9.356	9.292	8.545	6.435	personnes détiennent	8 points	
1.104	1.331	1.495	1.543	1.329	941	personnes détiennent	7 points	
2.704	2.726	2.698	2.482	1.964	1.228	personnes détiennent	6 points	
788	814	810	702	544	297	personnes détiennent	5 points	
2.216	2.135	1.871	1.619	1.279	827	personnes détiennent	4 points	
423	415	401	330	219	104	personnes détiennent	3 points	
592	579	476	359	231	140	personnes détiennent	2 points	
16	208	163	106	68	37	personnes détiennent	1 point	
781	689	534	400	251	162	personnes détiennent	0 points	Suspension du droit de conduire pour 12 mois !

Pendant l'année 2010, 274 personnes ont épuisé leur total de 12 points, tandis que le droit de conduire a été restitué à 172 personnes à l'échéance des 12 mois de suspension.

Le nombre des suspensions du droit de conduire qui a connu une augmentation significative depuis l'année 2004, montre une légère baisse en comparant avec l'année précédente ce qui est illustré pas le graphique suivant:

Evolution du nombre de suspensions du droit de conduire depuis 2003



Entre le 1er janvier 2010 et le 31 décembre 2010, 17.963 titulaires d'un permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de 12 points, après trois ans sans nouvelle infraction en matière de permis à points.

1.1.8.5. Les récidivistes

Le nombre des récidivistes a progressé comme suit au cours des six dernières années:

Nombre de récidivistes au 31/12/2010	Nombre de récidivistes au 31/12/2009	Nombre de récidivistes au 31/12/2008	Nombre de récidivistes au 31/12/2007	Nombre de récidivistes au 31/12/2006	Nombre de récidivistes au 31/12/2005	Retrait de points encouru
8.640	9.266	9.834	10.210	9.399	6.738	à 2 reprises
3.245	3.481	3.541	3.372	2.499	1.460	à 3 reprises
1.447	1.567	1.471	1.138	764	370	à 4 reprises
1.169	1.128	933	651	339	137	à 5 reprises

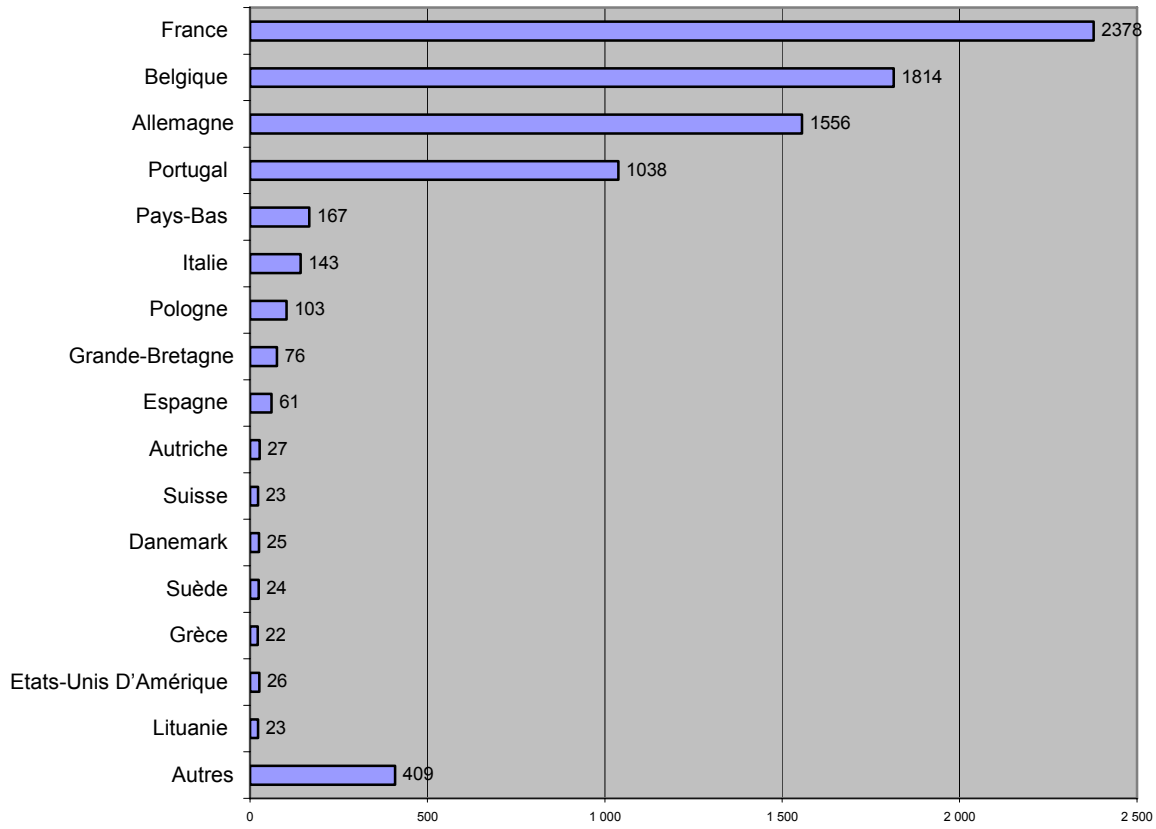
1.1.8.6. Les permis de conduire étrangers

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant l'année 2010, 7.964 personnes sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, ce qui équivaut à *64,31 %* du nombre total de personnes concernées.

Au courant de l'année 2010, 21.636 courriers d'information ont été envoyés suite à un retrait de points, dont 5.982 *(27,65 %)* lettres à destination d'adresses étrangères.

En 2010, 17.963 lettres d'information ont été adressées à des titulaires d'un permis de conduire, suite au rétablissement du nombre initial de 12 points.

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



1.1.8.7. Les cours de formation

Au courant de l'année 2010, ± 386 personnes se sont inscrites à un cours de formation complémentaire facultatif au CFC à Colmar-Berg, dont ± 306 personnes ont achevé les cours. Le nombre de personnes ayant s'inscrit à la formation obligatoire afin de se voir restituer leur droit de conduire après les 12 mois de suspension s'élevait à ±188, dont 172 personnes ont achevé les cours.

1.1.8.8. Les retraits de points par tranches d'âge

Depuis l'introduction du permis à points le 1er novembre 2002 quelques 131.315 (*141.926[3] valeur théorique*) personnes ont fait l'objet d'un retrait de points du capital de leur permis de conduire.

Le tableau ci-dessous illustre les réductions de points par tranches d'âge.

	- 21 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	+ 55 ans
141.926[3] personnes	14.955	5.547	29.646	38.561	34.225	18.992
	10,54%	3,91%	20,89%	27,17%	24,11%	13,38%

([3] *la différence entre la valeur réelle et la valeur théorique résulte de la fluctuation entre les différentes tranches d'âge)*

1.1.9. La coopération du Centre de Formation pour Conducteurs

Depuis son ouverture le 12 juin 1996, le Centre de Formation pour Conducteurs a accueilli 79.975 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 32.421 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2010, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

Catégorie A	474	- 9,7 %
Catégorie B	5.067	- 9,5 %
Police	672	———
Armée	82	+ 10,9 %
Camions et Bus (FLEAA,INAP,IFSB,Protex)	283	+ 7,6%
Permis à points	471	+ 13,5 %
Formation professionnelle	285	
Volontaires et sociétés, événements	3.000	+ 7,1 %
Total :	10.334	- 0,2 %

Parmi les événements les plus marquants de l'année, il y a lieu de mentionner le cours de remise en forme « Fit for your bike » s'adressant aux motards qui fut organisé pour compte du Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

1.1.9.1 Formation Professionnelle des conducteurs d'autobus/autocars et de poids lourds

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 5 juin 2009, le Centre de Formation pour Conducteurs, en collaboration avec le Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, les partenaires sociaux, des psychologues diplômés, la douane, la protection civile, les services d'incendie a élaboré une qualification initiale répartie sur 40 journées comprenant 280 heures.

Le 28 octobre 2009, le Centre de Formation pour Conducteurs a signé un contrat de gestion avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Les premières formations de qualification initiale accélérées de 140 heures ont démarré le 9 novembre 2009.

Cette formation est composée d'une partie théorique et d'une partie pratique avec conduite sur route et au Centre de Formation pour Conducteurs.
L'optimisation et la compréhension de l'utilisation des véhicules ainsi que la conduite écologique, le confort et la sécurité des passagers, la connaissance de l'environnement social ainsi que de la réglementation relative au transport de personnes ou de marchandises, l'arrimage, la sensibilisation aux risques de la route, les principes ergonomiques, la conscience de l'aptitude physique et mentale, l'évaluation des situations d'urgence , l'importance de l'image de marque, la connaissance de l'environnement économique sont les thèmes abordés durant cette formation.

En 2010, 252 candidats ont participé à cette formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de bus et d'autocars. Par ailleurs, 33 candidats ont démarré une qualification accélérée en alternance pour poids-lourds.

1.1.9.2. Kuck & Klick

Le programme éducatif « Kuck & Klick » pour le cycle 2.1. de l'enseignement fondamental (anc. première classe de l'enseignement primaire), se concentre sur la sensibilisation des jeunes comme piétons et comme passagers. Le programme sous la tutelle du Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, a été présenté en 2010 dans 159 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 40 communes à travers le pays.

1.1.9.3. 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 5ème et de 3ème ainsi que de 9ème et de 11ème respectivement de l'enseignement secondaire et de l'enseignement secondaire technique. Initié par le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle en collaboration avec le Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, un événement comportant une partie théorique et une partie pratique a été organisé dans 19 établissements de l'enseignement secondaire. Près de 150 élèves par établissement ont assisté avec grand intérêt à l'événement, organisé en collaboration avec la Police Grand-ducale, la Protection Civile et l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg.

1.1.9.4. Permis à points

Suite à l'entrée en vigueur du permis à points le 1er novembre 2002, le Centre de Formation, en collaboration avec les psychologues diplômés du LGIPA, a élaboré des cours de réhabilitation. Ces cours sont dispensés aussi bien pour la récupération de 3 points que pour la récupération du permis de conduire en cas d'une suspension du droit de conduire suite à la perte des 12 points.

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

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

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

En 2010, 301 candidats ont participé à ces cours de récupération de trois points.
Des cours d'une durée de 18 heures avec audit sur route pour récupérer le permis de conduire ont été donnés en 2010 pour 170 participants.

1.1.9.5. La certification ISO 9001-2008

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

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

La politique résolument orientée "Client" s'est vue récompensée en décembre 2003 par l'attribution de la certification ISO 9001-2008. En 2010, l'audit effectué par ESCEM-Tüv Rheinland a confirmé le renouvellement de la certification, la conformité et l'application du système de management de la qualité de la formation obligatoire pour voitures et motos ainsi que pour la formation professionnelle.

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

1.2.1. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

Le dépassement en 2003 du cap de 400.000 véhicules immatriculés au Luxembourg a été synonyme d'un doublement du parc automobile au Luxembourg en pratiquement 25 ans. S'il a dès lors paru permis de s'attendre à que ce parc atteigne à moyen terme un certain niveau de saturation, il n'en est pourtant toujours rien. Nonobstant la crise économique, ayant tout particulièrement affecté au cours des deux dernières années le secteur et le marché automobile, le parc national des véhicules routiers a encore évolué à la hausse également en 2010, à raison d'une croissance de 1,8 % par rapport à 2009.

Pour le détail de l'évolution du parc des véhicules routiers, voir l'annexe VI sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.2.2. Le contrôle technique

En 2010, 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 porté à 392.215 contrôles, dont 343.715 contrôles primaires et 48.500 contrôles complémentaires à la suite du rejet préalable de véhicules en raison de défectuosités ou de non-conformités techniques majeures.

L'année 2010 a été tout particulièrement marquée par une reprise du nombre de véhicules neufs vendus au Luxembourg (après l'année de crise 2009) et dès lors aussi des contrôles techniques afférents (+ 5,2 %). Par ailleurs, c'est la croissance du parc national des véhicules routiers (de 1,8 %) qui a donné lieu à une hausse concomitante du nombre des contrôles techniques périodiques de 1,2 %.

Alors que l'importation de véhicules, tant neufs que d'occasion, avait continuellement progressé au cours des dernières années, ce marché paraît aujourd'hui en phase de mutation, avec une nette régression accusée en 2010. Très logiquement, cette évolution s'est répercutée de la même manière régressive sur le nombre des contrôles techniques afférents.

En 2004, le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 régissant le 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 soit toujours valable. Ainsi s'est-il fait que sur l'ensemble des 42.180 véhicules d'occasion (achetés au Luxembourg) et pour lesquels un dossier de transcription a été présenté en 2010, seuls 21.841 véhicules (soit 51,8 %) ont été soumis à un contrôle technique dans le cadre de leur transcription.

Depuis l'an 2000, le taux de rejet global moyen est resté globalement stable, ayant chaque année affiché une valeur dans une marge de 13 à 15 %. Il a en été de même en 2010, avec un taux se situant plus ou moins au milieu de la prédite marge.
Après sa légère hausse en 2009, le taux de rejet pour les véhicules nouvellement immatriculés est revenu en 2010 à ses valeurs usuelles, soit de l'ordre de 1,5 % pour les véhicules neufs achetés au Luxembourg et de l'ordre de 5,0 % pour les véhicules neufs importés de l'étranger.

A remarquer finalement que le taux de rejet pour les véhicules d'occasion vendus au Luxembourg (de l'ordre de 23 %) reste toujours nettement inférieur au taux de rejet pour les mêmes véhicules achetés à l'étranger pour ensuite être immatriculés au Luxembourg (de l'ordre de 28 %). Ce fait confirme la qualité supérieure des véhicules d'occasion disponibles sur le marché national par rapport à ceux offerts sur les marchés de la 'Grande Région', tout en prouvant par ailleurs également l'effet positif de la périodicité plus restrictive des contrôles techniques périodiques au Luxembourg sur la qualité vénale des véhicules qui y ont été mis en circulation pour la première fois.

En ayant passé de 16,2 % en 2009 à 15,5 % en 2010, le taux de rejet des véhicules soumis au contrôle technique périodique a légèrement baissé, pour ainsi se situer à la moyenne des dernières années.

En ce qui concerne l'évolution du nombre de contrôles techniques, la répartition des contrôles suivant le site de contrôle, la répartition des contrôles suivant le type d'opération , l'évolution du taux de rejet suivant le type d'opération et les défectuosités majeures, voir l'annexe VII sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.2.3. 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, les contrôles techniques routiers sont organisés en coopération entre, d'une part, la SNCT, dont les inspecteurs interviennent dans ces contrôles pour tout ce qui concerne le volet ' inspection technique ' et, d'autre part, l'Administration des Douanes et Accises, dont les agents sont pourvus des prérogatives légales requises soit pour verbaliser les chauffeurs des véhicules déficients par le biais d'avertissements taxés, soit pour immobiliser les véhicules qui présentent des défectuosités trop importantes pour pouvoir continuer leur trajet sans réparation préalable.

En 2010, il y a eu 32 contrôles routiers en 8 endroits différents, répartis sur pratiquement tout le territoire du pays. Ces contrôles ont porté sur 356 véhicules, dont 93 seulement (soit 26,1 %) ont été entièrement conformes aux exigences réglementaires, alors que 135

véhicules (soit 37,9 %) ont présenté des défectuosités 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. Si ce taux de "non-conformité" a été de 19,7 % pour les véhicules contrôlés immatriculés au Luxembourg, il a pourtant été de 44,0 % pour les véhicules contrôlés immatriculés dans d'autres pays que le Luxembourg.

Tous ces résultats justifient à grande suffisance tant les contrôles routiers eux-mêmes que des sanctions suffisamment dissuasives, afin d'éviter que les transports routiers internationaux ne deviennent une source potentielle d'insécurité ou d'accidents de circulation.

Pour l'évolution du contrôle technique routier, voir l'annexe VIII sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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

En 2010, le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est élevé à 114.435 opérations, soit une progression par rapport à l'année antérieure de 2,9 %.

L'évolution du nombre des opérations d'immatriculation est illustrée à l'annexe IX sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Trois constats généraux se dégagent :

(1) après la régression considérable en 2009 du nombre des véhicules neufs immatriculés au Luxembourg (4.758 unités), conséquence de la crise économique globale qui avait alors affecté le marché automobile, l'année 2010 a de nouveau donné lieu à une progression de ce marché, de 4,9 % par rapport à 2009;

(2) après la régression continue, entre 2000 et 2007, du nombre des véhicules d'occasion vendus et immatriculés au Luxembourg, le renversement de tendance, qui s'était déjà manifesté en 2009, a continué en 2010, où le marché national des véhicules d'occasion a en effet connu une hausse de 969 unités, ou 2,3 %, par rapport à 2009;

(3) suite à l'internationalisation continue et progressive du marché automobile, le nombre de véhicules (neufs et d'occasion) achetés en dehors du Grand-Duché de Luxembourg - bien qu'ayant connu en 2009 et 2010 une régression de l'ordre de 25 % pour les véhicules neufs - s'est pourtant maintenu à un niveau élevé, avec toujours un véhicule neuf sur huit et un véhicule d'occasion sur quatre importés de l'étranger pour ensuite être immatriculés au Luxembourg.

1.3. Les homologations automobiles

1.3.1. Généralités sur la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH)

En matière de certification, les activités de la SNCH se réalisent sur deux plans, à savoir celui de la certification automobile (désignée en général et ci-après par 'homologation'**)** ainsi

que celui de la certification de produits et de systèmes dans tous les domaines non liés à l'automobile (désignée ci-après par 'certification générale').

Au 31 décembre 2010, la SNCH a compté un effectif-personnel à titre permanent de 19 employés, dont 12,5 unités pour compte du département 'Homologation', 4,5 unités pour compte du département 'Certification' et 2 unités pour les nouvelles activités dans le secteur maritime.

1.3.2. L'homologation

Avec un total de 7.268 titres d'homologation délivrés, la SNCH a su retourner en 2010 au niveau élevé d'avant la crise économique, qui avait tout particulièrement touché le secteur de l'industrie automobile.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2010, 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 applicables 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 d'homologation qui en a délivré le certificat initial.

Parmi les constructeurs automobiles ayant eu recours et ayant fait confiance aux services et aux prestations de la SNCH figurent toutes les marques renommées de la construction automobile du Monde entier.

Les 7.268 titres délivrés en 2010 se sont répartis à raison de 55% sur des constructeurs européens, de 40 % sur des constructeurs d'Asie, de 4,5 % sur des constructeurs américains et de 0,5 % sur des constructeurs de pays divers des continents africains et australiens.

En 2010, le nombre des constructeurs-clients actifs de la SNCH a légèrement diminué à 689 unités, par rapport à 762 clients actifs en 2009 et 784 en 2008. La régression notée en 2010 s'explique du fait de la crise économique du secteur automobile, en général, ainsi que de la chute importante des activités automobiles en Chine, en particulier.

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 le maintien des activités d'homologation de la SNCH à un niveau élevé, et ce depuis plusieurs années de suite.

Grâce à sa politique visant l'amélioration continue de ses prestations de service ainsi qu'à sa collaboration directe, et dès lors très efficace, avec des Services Techniques renommés et performants (TÜV Rheinland Luxemburg, Luxcontrol et ATEEL), la SNCH réussit d'offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2010, 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.

En ce qui concerne l'évolution du nombre de titres d'homologation délivrés, la répartition des titres d'homologation en Europe, la répartition des titres d'homologation au niveau mondial et l'évolution du nombre des clients « Homologation », voir l'annexe X sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

1.3.3. La certification générale

Dans le domaine de la certification, la SNCH a en général pu assurer une croissance par rapport à 2009, ce qui lui a permis de redresser la tendance négative des années précédentes.

Avec 449 certificats de conformité émis dans le domaine de la certification réglementaire, celle-ci a affiché une croissance de 6,1 %. Il reste pourtant à noter que l'évolution future dans ces secteurs reste incertaine, en raison tout particulièrement du passage possible de l'un ou de l'autre secteur du régime de certification par tierce personne neutre à un régime d'auto-certification.

En 2010, la certification de systèmes de management de la qualité (SMQ), sur base notamment des normes EN ISO 9001:2008 et EN ISO 13485:2003, a été marquée par une tendance de stagnation.

Dans le domaine de la certification en tant que ' organisme notifié ' (N° 0499), la SNCH, a toutefois su maintenir son activité à un niveau élevé. C'est tout particulièrement dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD) que la SNCH a définitivement pu redresser l'évolution négative qui avait dû être notée en 2007, pour afficher en 2010 un nouveau résultat record, depuis le début de ses activités dans ce domaine en 1996.

En ce qui concerne la certification dans le domaine de systèmes de management de la qualité (SMQ) et de la certification dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD), voir l'annexe XI sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.4. Les transports exceptionnels

En 2010, 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 2009. C'est ainsi que quelque 3.118 autorisations de transports exceptionnels ont été établies contre 3.088 en 2009. Aucun changement significatif n'est à noter quant aux dimensions et poids des transports exceptionnels.

A relever 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 du Développement durable et des Infrastructures 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 2010, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées pas moins de 200 (220 en 2009) avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. Par ailleurs,

dans 199 (247 en 2009)) 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, diverses autres autorisations ministérielles ont été délivrées en 2010, voir l'annexe XII sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne

Le 26 juillet 2010, la Commission européenne a adopté une Communication sur *la sécurité routière « Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 »*.

Cette Communication qui se veut dans la lignée du troisième programme d'action européen pour la sécurité routière que la Commission avait présenté en 2003, avec comme objectif-cible de réduire de moitié le nombre des personnes tuées sur les routes de l'Union européenne à l'horizon 2010, met l'accent sur trois actions prioritaires, à savoir:

- renforcement de la coopération tout en misant sur les meilleures pratiques en termes de sécurité routière, en place dans les différents Etats membres ;
- mise en place d'une stratégie « post-accident » pour améliorer la prise en charge des blessés par des services de secours plus performants ;
- amélioration de la sécurité des usagers vulnérables.

En décembre 2010, ladite Communication a été entérinée sous forme de Conclusions sur la sécurité routière par le Conseil des Ministres des Transports. A relever à cet égard que, parmi tant d'autres mesures visant à améliorer la sécurité routière reprises dans lesdites Conclusions, les Ministres maintiennent l'objectif de réduction de moitié du nombre des tués sur la route d'ici 2020 et préconisent par ailleurs la fixation d'un objectif quantitatif de réduction du nombre des blessés, une fois une définition commune du terme « blessés » en place.

En matière de lutte contre l'insécurité routière, une avancée est à enregistrer dans le dossier de la *poursuite transfrontalière des infractions routières*. Lors du Conseil des Ministres des Transports en décembre 2010, un accord politique a pu être trouvé sur la proposition de directive afférente de la Commission européenne. Les Ministres se sont en effet mis d'accord sur le principe de la mise en place d'un système d'échange de données personnalisés pour faciliter la poursuite des contrevenants non résidents, système qui devrait recourir pour autant que possible aux structures d'échange d'informations existants. Le dossier est à présent pendant devant le Parlement européen.

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

1.6.1. Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Dans le cadre des attributions de la Commission de circulation de l'Etat, un groupe de travail ad hoc a entamé des discussions visant notamment:

- à simplifier la procédure d'approbation des règlements communaux (art. 5);

- à attribuer aux fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises les mêmes compétences en matière de recouvrement d'avertissements taxés que ceux des fonctionnaires de la Police grand-ducale.

Par analogie aux modifications projetées de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955, l'avant-projet de loi en instance de préparation proposera également de modifier la loi communale du 13 décembre 1988.

1.6.2. Modification de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Parallèlement à l'élaboration de l'avant-projet de loi, le même groupe de travail de la Commission est en train de finaliser un avant-projet de règlement grand-ducal visant à modifier l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 entre autres sur les points suivants :

- adaptations des définitions, comme par exemple celle de voirie normale, du véhicule automoteur ou encore du véhicule historique (art. 2);
- adaptation de la liste des véhicules pouvant être équipés d'un avertisseur sonore spécial, lorsqu'ils sont utilisés en service urgent;
- adaptation de la liste de véhicules pouvant être munis de feux clignotants de couleur jaune;
- adaptation des illustrations des chapitres I « Signaux d'avertissement de danger » et chapitre II « Signaux de priorité » sont actualisés;
- introduction du principe de la fermeture éclair;
- suppression de l'obligation des véhicules de la Police, utilisés sur une autoroute dans le cadre de la recherche d'infractions en relation avec la vitesse, de faire usage de l'avertissement sonore spécial ou de feux bleus clignotants en cas de dépassement de la vitesse;
- introduction de la possibilité de circuler avec des plaque rouges émises par les autorités luxembourgeoises en-dehors du Grand-Duché sur le territoire des autres Etats signataires de la Convention sur la circulation routière.

1.6.3. Projets d'avis de la Commission de circulation de l'Etat

La Commission a entamé l'élaboration des deux avis de principe, concernant
- l'apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations,
- l'aménagement des arrêts d'autobus et autres infrastructures sur la voirie normale de l'Etat située hors agglomération.

L'avis concernant l'apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations a comme objectif de procurer aux autorités communales et aux bureaux d'études qui les épaulent des lignes directrices dans le cadre de leurs efforts de planification des agglomérations. Les règlements communaux de circulation, qui sont à considérer comme corollaire à la planification (p.ex. introduction de zones 30 km/h, zone résidentielles, etc.), en dépendent également. Une finalisation des travaux à courte échéance devient par conséquent une évidence

L'avis concernant notamment l'aménagement d'arrêts d'autobus sur la voirie normale de l'Etat située hors agglomération a comme objectif de fournir une vue d'ensemble, tant sur

l'aménagement que sur les mesures à prévoir en vue d'une sécurisation des infrastructures en question.

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

Au cours de 2010, la Commission de circulation de l'Etat a avisé quelque 130 règlements communaux à caractère définitif ainsi que quelque 150 de règlements communaux à caractère temporaire.

S'y ajoute que conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la Commission a traité 64 demandes d'accord préalable.

1.6.5. Consultation par les instances communales

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

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

La Commission de circulation de l'Etat a également participé, en collaboration avec le Départements 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. Les initiatives législatives

Loi du 23 février 2010 sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange :

La loi comporte l'approbation de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les Ministres des Transports belges et luxembourgeois, et il prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la partie belge des lignes ferroviaires transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange.

L'inauguration des lignes transfrontalières susmentionnées a marqué une étape importante dans l'amélioration de l'offre commune des CFL et de la SNCB. En effet, il existe un grand besoin de mobilité dans cette zone, notamment pour grand nombre de travailleurs transfrontaliers et d'étudiants. Il s'agit également de relever le défi et de mettre en place les conditions pour une mobilité durable dans l'ensemble de la Grande Région afin de pouvoir maîtriser les flux des navetteurs dans le futur.

Le Grand-Duché de Luxembourg participe au financement de ce projet à concurrence d'un montant de 1.500.000 EUR pour subvenir aux frais encourus en Belgique en relation avec la construction, respectivement la reconstruction des points d'arrêts d'Halanzy, d'Aubagne et de Messancy, ce qui a permis de rendre encore plus performantes ces dessertes ferroviaires.

Règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances :

Le règlement grand-ducal contient une série de mesures qui doivent être prises en vue de la transposition en droit luxembourgeois de l'article 11 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et de la certification en matière de sécurité qui stipule que : « Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions. »

Au Luxembourg un système d'amélioration des performances n'avait pas été réalisé dans le passé avec l'argument que la mise en œuvre d'un tel système au Luxembourg, et sans

harmonisation au niveau international, entraînerait un certain nombre de situations conflictuelles et de litiges en raison de l'importance du trafic international sur le réseau ferré luxembourgeois. Le Luxembourg a ainsi, comme d'ailleurs maints autres pays, attendu la mise en place d'un système international d'amélioration des performances.

Etant donné que l'absence d'un système harmonisé au niveau international est avérée, le règlement grand-ducal constitue le cadre réglementaire pour définir un système national d'amélioration des performances.

La mise en place d'un tel système a notamment entraîné une modification du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

Enfin, l'Administration des chemins de fer instituée par la loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet la sécurité ferroviaire est chargée de l'application de la réglementation.

Loi du 6 mai 2010 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (augmentation de crédit pour le système de sécurité ETCS) :

La loi autorise le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'augmenter le crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains ainsi qu'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois et comprend deux parties, à savoir :

- Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains :

Afin de renforcer la sécurité des circulations ferroviaires à court terme, il a été prévu d'aménager un dispositif d'arrêt automatique au droit des signaux fixes susceptibles de commander l'arrêt aux trains conformément au catalogue des mesures d'amélioration de la sécurité mis au point par le bureau EMCH & BERGER mandaté à ce sujet par les CFL. Il a donc été décidé d'introduire en phase transitoire le système d'aide à la conduite MEMOR II+.

- Installation d'un système de contrôle de vitesse :

La deuxième phase du projet consiste dans l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS niveau 1 sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système correspond le mieux aux exigences du réseau luxembourgeois, qui se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes. Le réseau ferré luxembourgeois sera à l'échelle européenne le premier réseau complètement équipé du système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS.

Le projet bénéficie par ailleurs d'un concours financier de la Commission européenne.

Le niveau 1 du système en question permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d'un freinage incorrect à l'approche d'un signal à l'arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l'arrêt en amont du signal. Sur le réseau ferré luxembourgeois le système ETCS niveau 1 repose sur une transmission d'informations ponctuelles par balises.

Règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire :

Le règlement grand-ducal s'inscrit dans le cadre de la transposition de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité

du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne telle que modifiée par la directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009.

Le règlement grand-ducal fixe les conditions pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire sur le réseau ferré national dans le respect des dispositions de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Loi du 3 août 2010 concernant la régulation du marché ferroviaire :

La loi qui a été élaborée en collaboration avec l'Institut Luxembourgeois de Régulation s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et en particulier de la directive 2007/58/CE.

La loi arrête que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg, dénommé « régulateur ». Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Le régulateur est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non-discriminatoire. Les conditions d'accès au réseau ferré national ne doivent pas entraver le développement de la libre concurrence et le libre échange des personnes et des marchandises. Le régulateur doit être indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de tarification et de tout organisme de répartition et ce sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il doit être en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut formuler toute recommandation. Il est autorisé à établir des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire. Il donne en outre son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.

La loi a mis en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure le régulateur peut être saisi. Ensuite la loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. La loi prévoit que les décisions prises par le régulateur sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif.

Règlement grand-ducal du 16 août 2010 ayant pour objet a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté et b) de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois :

Le règlement grand-ducal transpose la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté et s'inscrit dans le cadre des mesures d'exécution de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Loi du 17 décembre 2010 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (projet d'aménagement de la phase 1 de la gare périphérique de Howald) :

La loi concerne un projet ferroviaire de grande envergure, à savoir le projet d'aménagement de la phase 1 de la gare périphérique de Howald.

Le projet concerne la réalisation de la première phase de la gare périphérique de Howald qui implique du point de vue concept d'exploitation la réalisation préliminaire des installations suivantes :

- raccordement des voies 10 et 11 : installation d'un appareil de voies supplémentaire entre les voies 10 et 11 situé au Sud de la gare centrale ;
- adaptations au triage de Luxembourg (Howald phase 1a) : renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg Sud (voies 150 – 154) :
- adaptations de l'arrêt Howald (Howald phase 1b) : construction d'un quai à voyageurs unique (à long terme se rajoutera un deuxième quai).

Les coûts d'investissements projetés de la phase 1 se chiffrent à 42 878 500 euros.

2.1.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

Déclaration de Rotterdam du 14 juin 2010

Le 14 juin 2010, le Luxembourg a signé « la déclaration de Rotterdam sur les corridors de fret ferroviaires ».

La déclaration vise à « améliorer d'une manière générale le fonctionnement du transport ferroviaire de marchandises » par le biais d'une collaboration plus poussée entre commission européenne, pouvoirs publics, gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et sociétés de chemins de fer avec l'objectif d'éliminer les goulots d'étranglement qui se situent aux niveaux des infrastructures, des opérations, de la réglementation et des services.

Pour chacun des trois corridors, à savoir
le corridor A : Zeebrugge - Anvers/Rotterdam – Duisburg – Bâle – Milan – Genova,
le corridor C : Rotterdam – Anvers – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon – Bâle et finalement
le corridor F : Bremerhaven/Rotterdam/Anvers – Aachen/Berlin – Varsovie – Terespol – Kaunas
des objectifs précis seront définis en matière de régularité, de fiabilité, de qualité du service et de capacité dans le cadre d'une politique globale de transport durable.

Une des pierres angulaires de la déclaration de Rotterdam concerne « l'implémentation du système de sécurité ETCS sur les corridors fret », dont le corridor C qui passe par le Luxembourg. Le réseau luxembourgeois qui est actuellement déjà équipé à plus de 60 % du système ETCS sera le premier à voir son réseau équipé à 100 % en 2012. La mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ferroviaire fournira aux opérateurs une « infrastructure de transport de fret efficace et de grande qualité », les mettant ainsi en mesure d'offrir un service compétitif et de qualité sur le marché des transports de marchandises.

Schéma stratégique de la Mobilité Transfrontalière (SMOT) avec l'Allemagne et la Belgique

A l'image du schéma qi a été finalisé en 2009 avec la France, l'idée maîtresse consiste en effet à faire du « Schéma de mobilité transfrontalière » un outil opérationnel permettant 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 intègre l'intermodalité au niveau transfrontalier entre les différents réseaux et modes de transport comme élément fondateur de la structuration de l'offre. Dans cet ordre d'idées le concept de mobilité se fera en deux phases :
phase 1 : diagnostic socio-économique et analyse des mobilités ;
phase 2 : nouvelles orientations pour le court, moyen et long terme.

Les premières réunions de travail ont eu lieu fin 2010.

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

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. Ces études sont actuellement en cours.

Le TGV Est-européen

En ce qui concerne la deuxième phase de la ligne nouvelle (106 km) entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim près de Strasbourg, le lancement officiel des travaux a eu lieu le 18 novembre 2010 à Steinbourg.

La mise en service est actuellement prévue pour mars 2016.

Développement de la relation internationale par chemin de fer Luxembourg – Wasserbillig – Trèves – Coblence

Les discussions se sont poursuivies au courant de l'année 2010 au niveau gouvernemental afin que la mise à double-voie de la ligne entre Igel et Igel-Ouest soit réalisée comme initialement arrêté par les autorités allemandes.

Extension du service public vers l'Allemagne : Rheinland-Pfalz Takt 2015

Le concept d'exploitation « Rheinland-Pfalz Takt 2015 » est un concept de prestations de service public transfrontalières en trains interrégionaux (Regionalexpress) entre le Luxembourg et l'Allemagne. Le début d'exploitation est prévu pour décembre 2014.

Le futur client du « Rheinland-Pfalz Takt 2015 » rencontrera une offre à cadence horaire sur l'axe Luxembourg - Trèves - Coblence, ainsi que sur l'axe Sarrebruck - Trèves - Coblence, sans changement de train à Trèves. A cet effet, les trains circulant sur les deux axes en direction de Coblence seront fusionnés à Trèves. Dans le sens inverse, l'unité multiple venant de Coblence sera scindée à Trèves. Le client profitera d'un matériel confortable, de nouvelle génération.

Le concept sera réalisé par deux opérateurs différents, dont les CFL ; chacun des opérateurs étant responsable d'une partie déterminée du trafic. Les autorités compétentes pour l'attribution des prestations de transport sont l'Etat luxembourgeois et le « Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord » (SPNV Nord), chacune pour leur territoire respectif.

Depuis novembre 2008, le SPNV-Nord et les CFL se sont échangés pour élaborer des scénarios de collaboration concernant, entre autres, le concept d'exploitation, l'acquisition des véhicules et les relations contractuelles.

2.1.3. Les activités de l'Administration des Chemins de Fer

Division Interopérabilité et Sécurité

- participation aux réunions du Comité pour l'interopérabilité et la Sécurité Ferroviaire (RISC Committee) auprès de la Commission européenne. Ce Comité qui est composé de représentants des Etats membres, de la Commission européenne et de l'Agence ferroviaire européenne, a été instauré par la directive 96/48 et traite tous les sujets concernant l'interopérabilité et la sécurité dans le domaine ferroviaire ;
- participation à différents ″workshops″ traitant de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire organisés par la Commission européenne ;
- participation aux réunions des différents groupes de travail (STI Wagons, STI Locomotives et Véhicules Passagers, Reconnaissance mutuelle du Matériel roulant, Registre National des Véhicules, Règles Nationales de Sécurité, Entité en charge de l'entretien) auprès de l'Agence ferroviaire européenne à Lille ;
- participation aux réunions plénières des autorités nationales de sécurité européennes avec l'Agence ferroviaire européenne et aux ″workshops″ y relatifs ;
- participation aux réunions ayant pour objet l'adaptation du protocole BeNeFLuCh à la numérotation imposée par l'Agence ferroviaire européenne en application de la décision 2009/956 de la Commission européenne ;
- signature du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire de l'Allemagne, de la Belgique et du Luxembourg en date du 19 janvier 2010 ;
- signature du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels et à grande

vitesse entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire de la Suisse et du Luxembourg en date du 18 octobre 2010 ;
- établissement du rapport annuel de sécurité conformément à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;
- établissement d'un guide pour la demande d'un certificat de sécurité partie B conformément à l'article 7-2 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;
- gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service présentée par le constructeur SIEMENS en faveur de la série de locomotives ES64U4-H / HLE 18 construites pour le compte de l'entreprise ferroviaire belge SNCB ;
- analyse des dossiers et prise de décision face aux demandes d'autorisation de circulation à titre exceptionnel de matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois (176 affaires traitées) ;
- établissement d'une autorisation de mise en service pour un premier lot de 9 engins du type « ROBEL GKW 54.22 Ausführung 39 CFL » acquis par le gestionnaire d'infrastructure pour différents travaux de maintenance sur l'infrastructure ferroviaire ;
- deux avis favorables à une agréation de deux entités en tant qu'organisme compétent conformément au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire ;
- établissement de 5 autorisations de mise en service pour un ensemble de 9 automotrices tri-caisses du type TER2Nng acquises par les CFL ;
- achèvement de la procédure ouverte en 2009 relative à une autorisation de mise en service et d'immatriculation d'un premier lot de 60 wagons Modalohr de la société LorryRail au besoin de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou ;
- établissement des autorisations de mise en service et d'immatriculation d'un second lot de 45 wagons Modalohr de la société LorryRail au besoin de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou ;
- instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification de l'entreprise ferroviaire CFLcargo avec le concours du consultant externe PriceWaterhouseCoopers ;
- instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification de l'entreprise ferroviaire SNCF ainsi que de la demande concernant l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure (CFL GI) en cours.

Divisions Sillons

- attribution, pour la période horaire 2010, valable du 13.12.2009 au 12.12.2010, de 1.515 sillons dont 1.027 pour le trafic voyageurs et 244 pour le trafic fret. 240 sillons concernaient des parcours à vide et 4 sillons des trains de service. Ces 1.515 sillons représentaient 340.806 trains prévus de parcourir 8.007.842 km ;
- publication de 29 Avis-Horaires concernant 833 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2010 ;
- établissement de 568 Avis-Trains concernant 19.110 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5) ;
- au total 343.600 trains ont réellement circulé et ont parcouru 8.090.502 km en 2010 ;
- horaire 2011 établi par la division « Sillons » de l'ACF, commençant le 13.12.2010 et étant valable jusqu'au 11.12.2010. 1.625 sillons ont été attribués dont 1.165 concernant des trains voyageurs, 237 des trains de fret et 223 parcours à vide ;
- émission de 2.982 avis-trains (court-terme) par le poste 24h/24h entre octobre et décembre.

Autres activités de la division « Sillons » :
- adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2011 ;
- participation à l'assemblée générale de RailNetEurope (RNE) à Vienne le 1er décembre, ainsi qu'à divers groupe de travail de RNE ;

- participation aux réunions du Forum Train Europe (FTE).

2.1.4. La sécurité dans l'entreprise CFL

Le renforcement d'une culture de sécurité constitue le fil directeur du plan d'action Sécurité dans le but d'assurer la sécurité des clients et des employés. L'organisation de la sécurité du Groupe CFL, reprenant les obligations et missions de chacun des acteurs, est décrite dans un document interne des CFL publié en mars 2010. La mise en place d'un réseau d'acteurs Sécurité dans chacune des entités et filiales des CFL a contribué au maintien du bon niveau de la sécurité.

La mise en place de systèmes de management de la sécurité auprès du Gestionnaire de l'Infrastructure et de l'Exploitation Ferroviaire, ainsi qu'auprès des filiales CFL assure la sécurité du transport des voyageurs et des marchandises.

En présence du Ministre du Développement Durable et des Infrastructures, le Groupe CFL a invité pour la deuxième fois à la « Journée Sécurité CFL » et environ 1.100 personnes se sont informées dans des ateliers de travail spécifiques sur des thèmes traitant les accidents de trajet, la sécurité d'exploitation ferroviaire, la santé et la sécurité au travail.

Dans le cadre de la journée Sécurité CFL, le service Sécurité de CFL cargo avait organisé l'atelier « Protection Travailleur Isolé » (PTI) afin de présenter ce nouvel outil aux collaborateurs. Le PTI est un appareil permettant d'améliorer considérablement le délai d'intervention de secours auprès d'une personne travaillant seule, cela grâce notamment à son système d'alerte avec géo-localisation.

De tels événements, complémentairement à des formations, des audits et des conférences de sécurité, ainsi que la maintenance et la modernisation de l'infrastructure, contribuent au maintien de la « culture sécurité » auprès des CFL.

2.1.5. La sécurité ferroviaire

Les indicateurs sécurité sont suivis sérieusement par les services, unités et filiales concernés avec le but de réduire continuellement le nombre d'incidents, tels que des dépassements de signaux ou des déraillements au triage de Bettembourg. Les incidents importants font l'objet d'une analyse par la méthode d'arbre des causes afin de définir des mesures correctives et préventives.

La majorité des actions d'amélioration de la sécurité ferroviaire définies dans le cadre d'une analyse de la sécurité ont été réalisées en 2010 et seront finalisées en 2011.

Des entrevues portant sur la sécurité ont eu lieu régulièrement 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.

L'état de réalisation de l'équipement de contrôle des trains ETCS (European Train Control System) niveau 1 de l'infrastructure en 2010 est d'environ 80 % ; avec uniquement la ligne Luxembourg – Kleinbettingen n'ayant pas été équipée. Concernant le matériel CFL, toutes les automotrices du type Z2 et trois locomotrices de la série 3000 sont équipées par le système ETCS. Une locomotive de la série 4000 et une voiture pilote « Dosto » en sont équipées en tant que prototypes.

Dans la séance du 13 décembre 2010, le Conseil d'Administration des CFL a marqué son accord pour passer une commande à Alstom pour la fourniture et l'installation d'un système de contrôle de vitesse européen unifié ERTMS/ETCS niveau 1 sur les locomotives du type 3000 et les automotrices du type TER2Nng. Le marché avec Alstom a été signé en date du 28 décembre 2010.

Dans le but de coordonner au mieux les actions de sauvetage en cas d'un incident/accident, les CFL et les corps des sapeurs pompiers ont organisé des séances d'informations sur les risques et des exercices pratiques, notamment à Syren et à Bonnevoie au Centre de Remisage et de Maintenance. Dans ce cadre 25 sapeurs pompiers professionnels de la Ville de Luxembourg ont été formés. Ensemble avec l'Administration des Services de Secours, les services concernés des CFL sont en train d'établir un guide pratique sur les modalités d'intervention des services de secours sur le réseau ferré luxembourgeois.

Le nombre des accidents aux passages à niveau a diminué de deux unités en 2010 par rapport à 2009.

Pour prévenir des accidents aux passages à niveau, les CFL ont démarré fin 2010 une campagne de sensibilisation s'adressant aux conducteurs d'automobiles afin de les sensibiliser à respecter le Code de la Route. Des dépliants ont aussi été distribués devant des lycées situés à proximité d'un passage à niveau. La campagne sera prolongée jusqu'en 2011.

Au cours de l'année 2010, cinq passages à niveau ont été supprimés, dont trois sur la ligne du nord (Mersch, Kautenbach et près de Bourscheid). Au total on note actuellement 138 passages à niveau. Le programme de suppression sera poursuivi au cours des années prochaines.

2.1.6. La santé et la sécurité au travail

Le nombre des accidents de travail aux CFL a été réduit pratiquement de moitié depuis 20 ans. Cette tendance est restée constante. En 2010, aucun accident mortel n'est à déplorer au sein du Groupe CFL.

L'année 2010 était marquée par une campagne de sensibilisation visant à informer le personnel sur les risques accrus d'être victime d'un trébuchement, d'une glissade, ou d'une chute. En effet, environ 30% des accidents de travail ont pour cause un trébuchement suite à une inattention en se déplaçant, en montant ou en descendant. Pour éviter de tels accidents, les gestes à adopter, par exemple tenir la rampe, regarder où on pose ses pieds, ont été repris dans des films d'information de courte durée pour sensibiliser le personnel concerné. En 2011, les services utiliseront les outils mis à disposition, y compris l'analyse par arbre des causes pour réduire le nombre des accidents par trébuchement.

Les livres 1, 3 et 4 des règlements sur la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires (« règles générales », « mouvements de manœuvre » et « interventions sur les véhicules ferroviaires ») s'adressant au personnel du Groupe CFL ont été révisés en 2010.

Comme les années précédentes, le personnel a eu la possibilité de se faire vacciner gratuitement contre la grippe. Depuis 2009, les CFL disposent d'un plan « pandémie » comprenant les procédures d'hygiène et les plans assurant une continuité des transports en cas d'une pandémie.

2.1.7. La qualité au sein de l'entreprise

Tout comme les années précédentes, de nombreux projets visant à améliorer la qualité du service offert aux clients ont été réalisés en 2010.

Du point de vue infrastructure, la construction et la mise en service de la gare de Belval-Université constituent la plus importante amélioration du service offert au client. Equipé de toutes les installations techniques d'accessibilité et d'information exigées par les clients de nos jours, l'arrêt de Belval-Université offre tout le confort aux voyageurs y inclus les personnes à mobilité réduite. L'installation d'un plan tactile de la gare, destiné aux personnes mal voyantes et reprenant toutes les informations pratiques concernant l'accès vers les trains et vers les installations en gare, constitue un réel progrès en ce domaine.

Notons aussi la construction du nouveau parking « Park & Rail » avec 670 emplacements en gare de Luxembourg. La nouvelle passerelle piétonne relie les quartiers de la Gare et de Bonnevoie tout en permettant l'accès direct à tous les quais en gare de Luxembourg. Ce fait permet une nette amélioration du flux de voyageurs, parallèlement à la mise en service des escaliers roulants et des ascenseurs dans le cadre de la rénovation de la gare de Luxembourg.

Concernant l'information des voyageurs en gare, l'élaboration d'une procédure optimisée en cas de travaux sur une ligne, permettra aux clients de mieux planifier leur trajet en fonction des contraintes dues au chantier. La mise en place de l'application CFL pour iPhone et autres smartphones, constitue une nette amélioration pour le client en ce qui concerne l'information sur les horaires, les services et d'éventuelles perturbations sur le réseau.

La mise en service et le renforcement de la cellule « réclamations et suggestions » permet de réagir au plus vite et avec un délai de réponse inférieur à 24 heures aux réclamations et aux doléances des clients.

Du point de vue confort et de l'offre de service, l'on doit noter la mise en service de 10 rames TER2Nng supplémentaires ainsi que la mise en place de la nouvelle liaison Longwy-Thionville de même que la mise en circulation de quatre trains par heure sur la ligne Luxembourg-Esch-Rodange.

2.1.8. La sûreté aux CFL

Les actions visant à réduire les actes d'agression et de vandalisme dans le transport public sont reprises dans un plan d'action Sûreté dont le suivi se fait par le Comité de Pilotage Sûreté. Ce comité de pilotage, présidé par le Directeur Général, auquel appartiennent les chargés de gestion et les représentants syndicaux, s'est réuni deux fois en 2010 pour faire le suivi des actions dans ce domaine.

Pour assurer une bonne coopération dans l'équipe sûreté dans les trains et les gares, les échanges théoriques et pratiques entre agents sûreté CFL et employés de la société de gardiennage «Brinks» ont été poursuivis en 2010.

De même, les CFL s'échangent régulièrement avec les forces de l'ordre afin de combattre le phénomène des agressions, trafic de drogues, vols et vandalisme.

En outre, les CFL continuent à participer activement au travail du Groupe «Sécurité dans les transports publics» sous la tutelle du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures. A ce sujet divers groupes de travail ont été créés.

Compte tenu du fait que le groupe de travail « toxicomanie et sans-abri » est présidé par les CFL, diverses réunions ont rassemblé les représentants des CFL, du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, de la Police Grand-Ducale, de la Ville de Luxembourg et des diverses associations caritatives agissant dans l'enceinte ferroviaire afin de développer un plan d'action social, lequel englobe toutes les démarches nécessaires en la matière. Citons à titre d'exemple l'intention de mettre en place en gare de Luxembourg un pôle sociétal exploité par les CFL en partenariat avec un acteur du milieu social à définir, projet soutenu par le groupe de travail.

Au niveau international, les CFL continuent à coopérer activement dans un réseau «solidarité», ce sous couvert de la «Charte Européenne Gare et Solidarité» à laquelle ont adhéré les entreprises ferroviaires de France, d'Italie, de Belgique, du Luxembourg, de Pologne et d'Espagne (nouveau membre à partir de 2010).

En 2010 les CFL ont adhéré au projet «HOPE» (HOmeless PEople in stations), lequel vise à instaurer, sous tutelle de la Commission Européenne, de nouvelles formes de coordination en vue d'aborder, dans les gares européennes, la «clientèle errante».

En effet, complémentairement aux actions de prévention (formation des jeunes, sensibilisation des utilisateurs du transport public, formation du personnel des CFL) ayant comme objectif la réduction des actes d'agressions et aux actions de répression (vidéosurveillance, équipe sûreté, présence des forces de l'ordre, …), les CFL en tant que réseau ferroviaire mettent l'accent sur l'exécution planifiée des actions solidaires dans l'enceinte des gares.

En 2010, diverses autorisations visant à réaliser la vidéosurveillance aux CFL ont été délibérées par la Commission Nationale de la Protection des Données (CNPD).

De ce fait diverses installations de vidéosurveillance (gare de Belval-Université, Dommeldange, Parking « Park & Rail » et passerelle en gare de Luxembourg, nouveau matériel autobus) ont été mises en service.

2.1.9. La protection de l'environnement aux CFL

Les parois anti-bruit d'une longueur totale de 1 200 m visant à réduire les nuisances sonores provenant du rail ont été mises en place à Bascharage et à Dippach. D'autres mesures de réduction des nuisances sonores ont été analysées et définies dans le groupe de travail « nuisances sonores provenant du rail » avec des représentants des CFL, de l'Administration de l'Environnement et du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures. La réalisation d'autres parois anti-bruit, qui nécessitera des études plus approfondies, est prévue à partir de 2011, notamment dans le cadre de la rénovation de l'arrêt à Noertzange et du viaduc Kennedy à Esch-sur-Alzette.

Les mesures de prévention préconisées dans les études environnementales réalisées dans le cadre des nouveaux projets font d'office partie intégrante de ces projets. Ceci vaut également pour les mesures de compensation de la nature comme dans le cadre de la construction de la mise à double voie de la ligne ferroviaire Luxembourg – Pétange. Ces mesures visant à la renaturation de la Mess et de la Chiers ainsi que de la plantation d'arbres ont été poursuivies en 2010 et seront prévisiblement finalisées en 2011.

2.1.10. Le transport de fret – CFL cargo

Evolution du trafic fret

Avec une augmentation de 19 % du tonnage transporté en trafic international (départ / arrivée) et de 12 % en trafic national, le tonnage total fret a accusé en 2010 une reprise significative par rapport à 2009. Après l'année 2009, où la crise économique avait frappé de plein fouet le secteur de la sidérurgie, les tonnages transportés par CFL cargo ont remonté considérablement sans pour autant atteindre le niveau de 2008.

La croissance au niveau des tonnes transportées concerne surtout les secteurs de la sidérurgie, des bois bruts et des matériaux de construction. En trafic import, on constate une forte progression des importations de ferrailles, de demi-produits et de bois bruts. Les exportations de produits sidérurgiques et de papier ont augmenté considérablement. En trafic intérieur, les augmentations de tonnage concernent les ferrailles, les demi-produits, les produits finis et les matériaux de construction.

L'expansion géographique des activités de CFL cargo a permis une augmentation plus importante des tonnes-km par rapport aux tonnes transportées avec 24,6 % de progression par rapport à 2009.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Périmètre international « open access » en 2010

Au niveau international, l'année 2010 a été marquée par une hausse des volumes transportés suite aux nouveaux contrats conclus par CFL cargo.

Le transport de demi-produits en acier entre Hambourg / Duisbourg et le Luxembourg / Hagondange (F) continue en tant que trafic « open access », que CFL cargo réalise en coopération avec CFL cargo Deutschland.

CFL cargo a consolidé les transports de coke au départ de la Pologne/Tchéquie vers la région Lorraine, transports qui avaient démarré au 3e trimestre 2009. Ces trains spots sont organisés en « open access » sur les parcours allemands et français. PKP Cargo ou CTL Logistics opèrent le trafic en Pologne, relayés par la suite sur la frontière polonaise-allemande par EKO Transportgesellschaft ou par CFL cargo Deutschland.

CFL cargo continue à transporter du bois brut à raison de trois trains par semaine depuis diverses gares de départ dans les Landes (F) vers Sanem au Luxembourg. Ce trafic, lors de son démarrage début 2009, représentait une nouveauté dans la coopération entre CFL cargo et SNCF puisque l'échange des trains ne se faisait plus à la gare frontière mais plutôt en gare de Lérouville. Actuellement, c'est à Woippy (F) que CFL cargo reprend le train en « open access ».

CFL cargo continue également le trafic de demi-produits entre Hagondange (F) et Schifflange (L), à raison de deux à trois trains par semaine en « open access ».

Pour ne citer que deux exemples de nouveaux trafics, CFL Cargo gère le transport de coke de la Pologne vers la région Lyonnaise, en collaboration avec Fret SNCF, à raison d'un train par mois. En décembre 2010, CFL cargo a commencé à transporter des trains spot de sucre. La reprise de ces trains se fait à Lérouville avec destination finale l'Italie. CFL cargo est responsable du transport de Lérouville à Bâle.

Développement d'un hub opérationnel en France

Depuis le 14 juin 2010, CFL cargo dispose de quatre voies pour les activités de consolidation à la gare d'Hagondange. Cette base opérationnelle en France permet d'organiser les flux régionaux et internationaux à Hagondange, ce qui aide à optimiser les sites Bettembourg triage et Belval.

En août, afin de pouvoir effectuer des services prestés entièrement sur territoire français, CFL cargo a créé une nouvelle filiale ensemble avec CFL Multimodal : CFL Fret Services France S.A. .

Dans le cadre du développement des dessertes locales autour de Hagondange, CFL cargo achemine aussi en sous-traitance des wagons pour le compte de SNCB Logistics et DB Schenker Rail.

Parmi les trains internationaux actuellement formés à Hagondange, il faut mentionner les neuf à dix trains mixtes hebdomadaires pour Bâle, à destination de la Suisse ou de l'Italie.

Trafics du réseau tertiaire en 2010

Les unités de production Belval et Differdange ainsi que Rodange et Schifflange assurent les liaisons entre les différents sites de production d'ArcelorMittal au Luxembourg.

L'année 2010 a été marquée par une forte reprise de la production du client principal ArcelorMittal. CFL cargo, en pleine restructuration, a dû adapter à court terme son organisation et ses effectifs pour faire face à cette forte relance. A la fin de l'exercice 2010, CFL Cargo affiche 21 millions de tonnes-kilomètres pour le transport tertiaire.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Activités de triage en 2010

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

Après la reprise conjoncturelle courant 2010, le nombre de wagons triés au centre opérationnel à Bettembourg a augmenté de 11.000 unités par rapport à 2009 pour arriver à 204.556 wagons triés en 2010. Par rapport à la reprise des trafics, cette augmentation est moins prononcée, ceci étant dû à l'optimisation de certains trafics en trains entiers n'ayant plus besoin de passer par le triage Bettembourg.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Le département QSE de CFL cargo

La mission du département QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) est de définir l'organisation de CFL cargo dans le domaine de la sécurité, de la qualité et de l'environnement avec pour but essentiel de garantir la sécurité et la santé du personnel, le

transport des marchandises en toute sécurité, le respect de l'environnement, ainsi que dans le but d'atteindre les objectifs 'satisfaction clients' et 'rentabilité CFL cargo'.

Les activités QSE sont réparties en trois pôles :
- « Health et Safety » qui concerne les actions de sensibilisation, enquêtes, analyses de risques, projets d'amélioration spécifiques ainsi que le monitoring, l'encadrement et le conseil pratique, le tout lié à la santé et à la sécurité au travail.
- « Système de gestion de la sécurité et de la qualité (SGS et SGQ) », donc la gestion des documents du SMS et leur mise à jour, préparation OHSAS, relations avec les organismes de sécurité et de gestion de l'infrastructure dont entre autres la demande et la gestion des licences ferroviaires et certificats de sécurité.
- « Audits et Procédures Techniques » qui s'occupe de l'établissement du programme annuel d'audit et du calendrier des conférences de sécurité, suivi des constatations des audits et actions de suivi, ainsi que l'élaboration des procédures techniques dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

Fin 2010, une nouvelle équipe a été créée au sein du service QSE. L'Equipe Mobile Qualité-Sécurité assurera, à partir de janvier 2011, un accompagnement pédagogique permanent du personnel CFL cargo sur le terrain, permettant d'améliorer en continu les aspects sécurité et qualité des travaux effectués.

Les sujets principaux de ces contrôles et accompagnements dans le domaine de la qualité / sécurité sont :
- l'application correcte des procédures de travail et des consignes de sécurité ;
- la formation continue pratique dans l'environnement de travail du personnel ;
- la connaissance de la règlementation ;
- les risques auxquels sont exposés le personnel et les comportements préventifs à adopter.

Chaque mois, l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité fixe des sujets favoris à communiquer au personnel lors de leurs contrôles et accompagnements.

Activités et projets Sécurité en 2010

CFL cargo a développé de multiples actions en 2010 afin de continuer à améliorer la sécurité et à sensibiliser ses collaborateurs à l'importance du respect des règles de sécurité. Outre les activités récurrentes, l'équipe Sécurité a géré plusieurs projets relatifs à la sécurité et à la santé au travail.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Protection des travailleurs isolés (PTI)

Le PTI est un dispositif portable qui émet un signal d'alarme en cas d'inclinaison/de position incorrecte. L'appareil intègre un GSM ainsi qu'un GPS afin de pouvoir venir au secours du porteur, même si celui-ci est incapable de parler. Le porteur peut également déclencher l'alarme manuellement en cas de détresse.

Pour les collaborateurs CFL cargo qui travaillent souvent seuls dans des endroits isolés, cet outil leur offre un moyen de communication et d'alerte en cas d'accident. L'appareil ne sait certainement pas prévenir les accidents, mais il peut aider à appeler de l'aide au plus vite pour ainsi réduire le temps de réaction en cas d'urgence !

Campagne de communication/sensibilisation "lieux de travail sans fumée de tabac"

La loi relative à la lutte anti-tabac exige que les employeurs prennent « les mesures nécessaires afin que les travailleurs soient protégés de manière efficace contre les émanations résultant de la consommation de tabac d'autrui. »

CFL cargo a donc mené une campagne de communication et de sensibilisation pour préparer l'interdiction totale de fumer à l'intérieur d'un local de travail CFL cargo, peu importe qu'il s'agisse d'un local dans un bâtiment ou d'un local clos 'externe' comme une locomotive ou une voiture de service.

Evaluation des risques liés au poste et à l'environnement de travail

Tout au long de l'année 2010, chaque risque a été évalué selon trois critères, à savoir :
- le niveau d'exposition au risque (durée d'exposition) ;
- le niveau de gravité du risque (conséquences probables) ;
- le niveau de protection (protections existantes).

L'évaluation des risques est faite en collaboration avec les responsables de chaque secteur. Le produit des trois critères est soumis à une comparaison de trois seuils. Selon l'importance de dépassement de l'un des seuils, un plan d'action est établi et des priorités pour les actions sont fixées.

Mise en place systématique des minutes sécurité avec choix des thèmes

La Minute de Sécurité quotidienne permet au Chef d'Equipe de rendre les collaborateurs attentifs à un thème lié à la sécurité au début de chaque poste. Cette Minute de Sécurité est une petite mais importante partie des efforts continus pour faire de la sécurité la première priorité.

En 2010, CFL cargo s'est efforcé de systématiser la Minute de Sécurité sur tous les sites. Pour faciliter cet effort, l'équipe sécurité a élaboré une liste de sujets pour les Minutes et/ou Conférences de Sécurité.

Evolution du SGS-SGQ en 2010

Le Système de Gestion de la Sécurité et de la Qualité (SGS-SGQ) de CFL cargo, introduit au 1er janvier 2009, a été recertifié lors d'un audit de contrôle exécuté par QualityAustria en avril 2010 selon la norme ISO 9001:2008. Par cette démarche, CFL cargo reste conforme aux exigences applicables aux entreprises ferroviaires opérant en trafic national et international. Ces certifications constituent également une référence par rapport aux clients et autres partenaires.

Au cours de l'exercice 2010, la documentation décrivant le SGS-SGQ de CFL cargo a été mise à jour pour tenir compte :
- des écarts constatés lors des audits internes et externes ;
- de l'adaptation progressive des structures internes et externes de CFL cargo dans le cadre du projet de restructuration, en particulier le Cargo Planning Center (CPC) et le Centre de Pilotage (ELS) ;
- de l'adaptation de la documentation aux exigences d'une gestion de sécurité et santé au travail des collaborateurs de CFL cargo selon les exigences de l'OHSAS 18001:2007.

La procédure de certification selon l'OHSAS 18001:2007 a été entamée en décembre 2010 par le biais d'un audit documentaire du SGS-SGQ exécuté par QualityAustria et passé avec succès par CFL cargo. L'audit de certification proprement dit aura lieu au printemps 2011.

Evolution des autorisations de circulation de CFL cargo en 2010

CFL cargo est titulaire de certificats de sécurité lui permettant d'être opérationnel au Luxembourg, en France, en Allemagne (détenu par la filiale CFL cargo Deutschland) et au Danemark (détenu par la filiale CFL cargo Danmark).

Audits externes sur la gestion de la sécurité de CFL cargo en 2010

Au-delà de l'audit de recertification de son SGS-SGQ et des audits internes réguliers portant sur le respect par le personnel des prescriptions de sécurité, CFL cargo a été auditée avec succès par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), remplissant les fonctions d'autorité nationale de sécurité en France, sur la gestion documentaire.

Des inspections ont par ailleurs été faites par l'EPSF sur la visite technique du matériel et sur la gestion des transports exceptionnels.

D'autres audits externes ont été faits par le client ArcelorMittal et par le sous-traitant Europorte, tandis que la maison-mère CFL a audité par le biais de son service QSE les fonctions de sécurité au sein du triage Bettembourg et la procédure de protection du personnel travaillant dans les voies.

Audits et Procédures Techniques en 2010

Audits

L'équipe Audits et Procédures Techniques (APT) établit le calendrier des audits de CFL cargo, en coordonnant les audits internes effectués par les auditeurs de CFL cargo et les audits externes effectués par des tiers (Quality Austria, EPSF, GR, CFL/QSE) sur l'activité CFL cargo. De plus, APT établit et gère le calendrier des conférences de sécurité des chefs dirigeants de manœuvre (CDM).

APT veille également à la collecte des rapports d'audits (internes et externes), rassemble les constatations faites et les actions découlant de ces audits dans une base de données et en assure le suivi.

Procédures Techniques

Dans le domaine des procédures techniques, APT rédige des consignes concernant tous les aspects techniques du milieu ferroviaire. Il s'agit de consignes de sécurité et de consignes locales dont notamment celles sur les protections voies à Bettembourg et celles sur le procédé d'incorporation de transports exceptionnels dans les trains. Pour ce faire, APT participe à de nombreux groupes de travail (GT) pluridisciplinaires et réunions de concertation.

De plus, APT a complètement réorganisé le système de distribution des actes réglementaires émis par les gestionnaires d'infrastructures intéressant CFL cargo, afin d'en augmenter l'efficacité.

Autres projets relevant de la sécurité

Au cours de l'année 2010, 175 collaborateurs CFL cargo ont été formés au Plan d'Urgence Interne (PUI) du triage de Bettembourg.

APT participe également aux enquêtes suite à des incidents ou accidents et supporte les responsables des unités de production concernant les actions à entreprendre suite à ces événements.

Ressources humaines de CFL cargo

Personnel actif en 2010

En date du 31 décembre 2010, le nombre de collaborateurs CFL cargo s'est élevé à 482 unités (en équivalents temps plein - ETP), dont 69 unités originaires d'Arcelor Mittal, 148 de CFL et 265 de CFL cargo.

Cette répartition reflète une évolution constante du personnel propre à statut CFL cargo, ce qui vaut également pour la filiale Ateliers de Pétange, qui pour un total de 124,75 ETP affiche 53,75 ETP sous statut CFL et 71 sous statut CFL cargo.

En 2010, 88 nouveaux collaborateurs ont pu être recrutés, dont 58 pour CFL cargo et 30 pour les Ateliers de Pétange.

Ainsi en 2010 le personnel à statut CFL cargo dépasse en nombre le personnel à statut ArcelorMittal ou CFL. En 2011, CFL cargo continuera à intégrer et former du personnel propre et à retourner petit à petit des cheminots vers les CFL.

CFL cargo a embauché 44 demandeurs d'emploi, dont 34 issus du marché de l'emploi luxembourgeois. A remarquer également que sept salariés de Villeroy et Boch ont été embauchés suite à une bourse de l'emploi organisée par Villeroy et Boch.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Faits marquants de 2010

La première convention collective de CFL cargo est arrivée à échéance fin juin 2010. Grâce à un effort commun des syndicats impliqués et de la direction de CFL cargo, un accord de principe à pu être signé avant la fin de l'année. La convention collective a été prolongée pour une année supplémentaire allant du 01.07.2010 au 30.06.2011 et résultant dans une augmentation linéaire de 0,5% des barèmes des salaires pour le personnel à statut CFL cargo.

La filiale française CFL Fret Service France a été créée en août 2010 et 7 nouveaux collaborateurs ont pu être recrutés et formés, dont six agents au sol et un chef de site.

Formations en 2010

En vue de valoriser le capital humain et d'adapter les compétences des salariés aux exigences de leur fonction, la formation a de nouveau été dynamique et variée en 2010.

Plus de 500 séances de formation continue, y compris les connaissances de ligne et les conférences de sécurité, ont eu lieu en 2010. En plus de ces efforts réguliers de formation continue, une multitude de formations ont été déployées chez CFL cargo en 2010. 52 nouveaux collaborateurs ont reçu une formation initiale dans les métiers ferroviaires.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Restructuration en 2010

La restructuration, en cours depuis 2008, était en 2010 en phase finale et une phase de consolidation des nouvelles structures et de clarification des nouveaux rôles et responsabilités a été entamée.

Le Centre de Planification (Cargo Planning Center - CPC) a été intégré dans le département commercial. En associant plus étroitement ces deux services, il est possible de mieux intégrer la planification dans le processus de vente au temps opportun. Ceci permet d'optimiser les ressources dès la phase d'offre pour rendre les prestations plus efficaces.

Les activités « Vente » (Key Accounts) sont désormais réparties géographiquement en une direction commerciale Ouest, incluant la gestion de CFL Fret Services France et la liaison avec Sibelit, une direction commerciale Centre et key account ArcelorMittal Luxembourg ainsi qu'en une direction commerciale Est incluant CFL cargo Deutschland et CFL cargo Danemark.

Les activités du « Backoffice » du service Commercial (facturation des transports) étant principalement de nature financière, ce service rapporte désormais au Directeur Financier. Bien évidemment, la coopération étroite entre les services Vente et Backoffice reste en place.

Une nouvelle fonction « Stratégie », sous la responsabilité du Directeur Général, vise à assurer à long terme la viabilité économique et la pérennité de la société par un développement progressif des activités. Cette fonction définit les grands axes stratégiques notamment dans les domaines de stratégie commerciale et productivité opérationnelle. En plus, elle coordonne avec le comité fret CFL (directions générales CFL, CFL cargo et CFL Multimodal) toutes les activités fret du Groupe CFL, permettant à CFL cargo et à CFL Multimodal d'élargir leur portefeuille de services offerts aux clients.

Les nouvelles structures dans la Production, mises en place en 2009, ont été renforcées en 2010 avec la continuation des formations aux nouvelles fonctions.

Le Centre de Pilotage (Einsatzleitstelle – ELS) est l'endroit central pour toutes les décisions concernant les changements de dernière minute (retards ou annulations de trains, panne locomotive, maladie, etc.), afin d'assurer la qualité et la ponctualité des transports. En centralisant ainsi toutes les informations, l'ELS est le seul service qui dispose de toutes les variables à prendre en considération pour autoriser des changements dans les mouvements de trains.

Cette réorganisation permet à CFL cargo d'offrir un service orienté client, réactif et de haute qualité et, en conséquence, de pérenniser sa position compétitive dans le marché européen du fret ferroviaire.

Informatique

La 2e phase du projet Dispolino, à savoir la planification à moyen et court terme des trains, des locomotives et des conducteurs des engins moteurs, a été mise en production. De nouvelles interfaces avec la filiale CFL cargo Deutschland ainsi que la société-sœur CFL Multimodal ont été réalisées. L'application web de Dispolino a été agrandie pour permettre notamment aux clients un suivi en temps réel de leurs transports. Une nouvelle application Web appelée GTI pour la gestion des transports internes des usines d'ArcelorMittal a été mise en production. Toutes les locomotives de ligne de CFL cargo sont dorénavant équipées d'un équipement GPS.

Côté gestion du personnel, CFL cargo a entamé, après une analyse de marché, en fin d'année la mise en place du module de la gestion des temps de HR-ACCESS appelé GTA. Une première pointeuse se trouve en phase de test. Un système d'alerte et de localisation par GPS pour le travailleur isolé a été mis en place.

La gestion des contrats de transports, la tarification ainsi que le calcul des prix de transport (taxation) ont été basculé avec succès vers l'environnement SAP-SD. CFL cargo a contribué au développement de la plateforme internet de Xrail qui permet le suivi des wagons isolés au niveau international.

L'application Web AMELIOR gérant le processus de l'amélioration continue ainsi qu'une autre application gérant les cartes rapports des conducteurs de locomotives ont été mises en production.

Matériel de traction

Evolution du parc de locomotives en 2010

Au cours de l'année 2010, le parc de locomotives a évolué suite à 11 prolongations de location voir de nouvelles locations et trois mises hors service de locomotives.

Inventaire fin 2010

Au 31 décembre 2010, CFL cargo dispose en tout de 43 locomotives de manœuvre et 26 locomotives de lignes sur leurs sites à Luxembourg, au Danemark et en Allemagne du Nord.

Maintenance des locomotives en 2010

La maintenance de l'ensemble des locomotives du réseau primaire utilisées par CFL cargo au Luxembourg est assurée par le Centre de Remisage et de Maintenance des CFL. Les locomotives industrielles opérées sur les sites sidérurgiques et le réseau tertiaire (locomotives du type 100 et 300) sont entretenues à l'Atelier de Belval. La maintenance des locomotives allemandes et danoises est assurée par les ateliers de Niebüll, respectivement de Padborg. La maintenance des sept locomotives électriques 185 de MRCEdispolok est faite chez MGW.

La réfection du parc de locomotives de manœuvre du réseau tertiaire est en cours de réalisation; trois locomotives de type 300 ont déjà été révisées par un atelier spécialisé en Allemagne. Ce projet s'étend jusqu'en 2013 et prévoit la modernisation de neuf locomotives au total.

Performance des locomotives en 2010

Pour l'année 2010, les locomotives diesel de CFL cargo ont réalisé 167.000 heures de production et les locomotives électriques ont parcouru 1.190.000 kilomètres.

Pour l'année horaire 2010, 1.515 sillons de trains étaient alloués au 13 décembre 2009 dont 1027 au trafic voyageurs et 244 au trafic fret. 240 sillons étaient des parcours de service ou des locomotives circulant à vide. Ces 1515 sillons représentaient 340.806 trains prévus de parcourir 8.007.842 km.

Côté trains de voyageurs on note 288.940 trains ayant parcouru 7.165.340 km en 2010.

Au total quelque 38.619 trains de fret (CFL cargo et Sibelit) ont circulé pendant l'année 2010 et ont parcouru 680.573,30 km.

Pendant l'année 2010, l'opérateur SNCF FRET a fait circuler 1.901 trains avec 9.340,80 km pour l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Matériel remorqué fret

Evolution du parc commercial en 2010

Plusieurs changements au parc commercial ont été agencés en 2010 avec 162 nouvelles locations, 96 restitutions de wagons, 33 wagons vendus et 276 wagons loués à des tiers.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Composition du parc de wagons fin 2010

En fin d'exercice 2010, le parc du matériel remorqué fret de CFL cargo comptait un total de 4.356 wagons (3.927 à bogies ; 429 à 2 essieux), dont 1.353 wagons loués (en particulier des wagons Shimms et des wagons plats).

98,62 % de ces wagons, soit 4.296 unités, sont aptes au trafic international. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

Capacité de transport en 2010

En 2010, la capacité de chargement du parc de wagons CFL cargo est de 245.030 tonnes, ce qui représente une augmentation de 17.120 tonnes par rapport à 2009. La capacité moyenne par wagon est de 56,25 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 22,10 ans.

Wagons « inter-usines » en 2010

CFL cargo dispose également à la fin 2010 de 361 wagons « inter-usines » qui sont en circulation sur le réseau tertiaire et sur les voies d'usines.

Les filiales de CFL cargo

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

CFL cargo Deutschland

CFL cargo Deutschland GmbH, la filiale allemande de CFL cargo, est établie dans la région frontalière allemande-danoise, plus précisément dans la ville de Flensburg dans le Schleswig-Holstein. La firme fut créée le 1er janvier 2007 à partir de la section fret de la Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (neg).

CFL cargo Deutschland assure des trafics en Allemagne et en international, transportant essentiellement des matériaux de construction, de la cellulose, des produits chimiques, du bois, etc. Pour certains des trafics internationaux, CFL cargo Deutschland travaille en étroite collaboration avec les autres sociétés du groupe CFL cargo – avec CFL cargo Danmark pour des transports transfrontaliers entre l'Allemagne et le Danemark ainsi qu'avec CFL cargo au Luxembourg pour des transports dans la région de Trèves et vers la Lorraine.

Avec CFL cargo au Luxembourg, la filiale allemande organise également des trains internationaux, tels que les trains spot de coke/charbon de Pologne/Tchéquie vers Nancy dont CFL cargo Deutschland assure la traction de la frontière polonaise jusqu'à Trèves. Un autre exemple est le transport de demi-produits sidérurgiques de Hambourg et Duisbourg vers Trèves – trafic réalisé par CFL cargo Deutschland en tant que sous-traitant de CFL cargo qui reprend les trains à Trèves pour les amener en Lorraine et au Luxembourg.

Le résultat positif de CFL cargo Deutschland en 2010 est basé sur une forte augmentation de ses trafics notamment aussi due au développement des activités en Europe de l'Est.

L'expansion des activités vers l'Europe de l'Est a commencé en 2009 avec la réalisation de trafics transfrontaliers de la Pologne vers des clients en Allemagne. Entretemps, CFL cargo Deutschland réalise également des transports entre l'Allemagne et la Hongrie, la Slovaquie et la Tchéquie – transports dont elle assure la traction en Allemagne.

Suite à cette forte augmentation des transports de et vers l'Est, en particulier la Tchéquie, CFL cargo Deutschland a créé une succursale à Ostrava ainsi qu'un bureau à Decin. La succursale à Ostrava gère les transports en Europe de l'Est (Pologne, Slovaquie, Hongrie) tandis que le bureau à Decin gère les échanges dans la région frontalière entre l'Allemagne et la Tchéquie.

CFL cargo Danmark

CFL cargo Danmark réalise des transports dont l'origine et la destination sont au Danemark, transportant des matériaux tels que des matières chimiques, des produits sidérurgiques, des panneaux de bois aggloméré, du ciment, d'autres matières de construction, etc.

Ensemble avec les collègues allemands, CFL cargo Danmark réalise des transports dans la région frontalière Allemagne-Danemark et CFL cargo Deutschland reprend les trains à la frontière. Le trafic le plus significatif est un transport régulier de panneaux de bois aggloméré de l'Allemagne vers le Danemark.

En 2010, CFL cargo Danmark a su augmenter de façon conséquente son chiffre d'affaires et son résultat net.

CFL Fret Services France

En août, CFL cargo a créé, ensemble avec CFL Multimodal, une filiale en France: CFL Fret Services France. La société offre des prestations au sol telles que manœuvres, éclatement et formation de trains. Dans le cadre des activités CFL Multimodal, il est prévu d'ajouter désormais des services d'empotage de produits en conteneurs, d'entreposage de produits, etc. Les employés de la nouvelle structure travaillent exclusivement en France, sous contrat français.

Depuis la mi-juin 2010, CFL cargo utilise la gare d'Hagondange comme gare de consolidation. Cette base opérationnelle en France permet d'organiser les flux régionaux et internationaux à destination du sud, ce qui aide à optimiser les sites Bettembourg triage et Belval au Luxembourg.

Dans le cadre du développement des dessertes locales autour de Hagondange, CFL cargo achemine en sous-traitance des wagons pour le compte de SNCB Logistics et DB Schenker Rail.

Parmi les trains internationaux actuellement formés à Hagondange, il faut mentionner les neuf à dix trains mixtes hebdomadaires pour Bâle, à destination de la Suisse ou de l'Italie. Ces trains acheminent non seulement des produits sidérurgiques (coils d'Ebange, rouleaux de fil d'acier de Gandrange, poutrelles / produits longs du Luxembourg), mais également du papier et d'autres produits.

Ateliers de Pétange

Les Ateliers de Pétange S.A., filiale de CFL cargo depuis janvier 2008, sont en mesure d'offrir des prestations d'entretien du matériel remorqué fret à CFL cargo ainsi qu'à des clients tiers.

Afin de développer les activités des Ateliers de Pétange et de pouvoir saisir les opportunités de l'évolution du marché de la maintenance, les ateliers sont dotés depuis novembre 2010 d'une nouvelle structure qui repose sur trois piliers :

- activités de production dans les domaines d'entretien et réparations des wagons fret (de CFL cargo, Lorry-Rail, etc.) ;
- activités de finance ;
- nouveau service Vente responsable pour le développement des activités commerciales ;

Les Ateliers de Pétange proposent les services d'entretien préventif du parc des wagons à marchandises (organes de frein et essieux), l'entretien curatif (réparations) des wagons à marchandises avariés, y compris l'entretien des wagons hors de l'atelier par l'équipe mobile, ce qui permet d'obtenir une disponibilité accrue des wagons et l'économie des frais d'acheminement vers les Ateliers de Pétange.

En 2010, 7.162 wagons ont été réparés, dont 2.920 par l'équipe mobile des Ateliers de Pétange. Ceci représente une augmentation d'environ 8 % par rapport à 2009.

En 2010, les Ateliers de Pétange ont continué à réaliser l'entretien des wagons de type Modalohr de Lorry Rail circulant entre Bettembourg et Le Boulou. Les opérations d'entretien réalisées en 2010 englobaient les interventions des contrôles visuels et graissage sur la plateforme tous les deux mois, la vérification spéciale périodique des wagons tous les six mois, l'entretien préventif des essieux tous les 600.000 km ainsi que l'entretien curatif des wagons.

Les Ateliers de Pétange ont effectué des travaux de réparation pour 143 wagons Modalohr sur la plateforme de Lorry Rail à Bettembourg (39 wagons en 2009). Seuls 32 wagons ont dû être acheminés aux Ateliers de Pétange afin de pouvoir y être réparés (14 wagons en 2009). Les interventions sur la plateforme à Bettembourg ont permis à Lorry Rail de disposer d'un maximum de wagons pour les trafics, étant donné que les wagons ont pu rester dans les rames et ont pu être directement rechargés.

Les premières révisions essieux des wagons de Lorry Rail ont été réalisées à partir de début 2010.

Afin d'augmenter la capacité d'entretien des wagons de type Modalohr, les Ateliers de Pétange ont acquis un jeu supplémentaire de six vérins de levage, qui permettent de travailler sur deux wagons en même temps. Ceci a permis à faire face à l'augmentation de la charge de travail suite aux premières révisions et à l'accroissement du parc de wagons de Lorry-Rail.

Avec l'entretien des wagons de Lorry Rail, les Ateliers de Pétange acquièrent des connaissances dans l'entretien de wagons à très haut kilométrage étant donné que les wagons de Lorry Rail circulent en moyenne 300.000 km par an.

L'année 2010 a été une année durant laquelle les Ateliers de Pétange ont continué à accroître leurs compétences dans le domaine de l'entretien des essieux. Un agent a été formé en Allemagne pour acquérir la compétence de « Prüfaufsicht ». Cette personne a la responsabilité de superviser l'exécution des contrôles non-destructifs des essieux. Des agents supplémentaires ont été formés pour l'exécution des contrôles non-destructifs.

Après l'accident tragique de Viareggio en juin 2009, la formalisation et le développement des compétences dans le domaine des contrôles non-destructifs prend de plus en plus d'importance.

Les Ateliers de Pétange ont pour cette raison aussi investi dans de nouveaux équipements de contrôle.

Afin de faire face à l'accroissement de la charge d'entretien des essieux, l'amplitude de travail de l'équipe a été portée de 8 à 12 heures.

L'année 2010 a été marquée par l'arrivée d'un nombre important de nouveaux agents (30). En même temps, des agents avec le statut CFL sont retournés aux CFL. Ceci a pour conséquence que l'effectif des équipes d'entretien préventif et curatif a quasi complètement été renouvelé. Ce renouvellement avait commencé en 2008 avec la création de la société Ateliers de Pétange S.A. . Fin 2010, 71 agents travaillant aux Ateliers de Pétange avaient un statut privé et 55 agents avaient le statut CFL.

Le personnel d'encadrement des différentes équipes a fait preuve d'un engagement exemplaire en intégrant les nouveaux agents dans leurs équipes et en maintenant en même temps une production à un niveau élevé.

L'accroissement des compétences au sein des Ateliers de Pétange, comme celles décrites ci-dessus, sont indispensables pour pouvoir réaliser l'entretien sur les wagons à marchandises de tiers.

Cette démarche, qui a été entamée il y a déjà plusieurs années avec la certification ISO 9001 (2006 et 2008) ainsi que la certification comme atelier spécialisé en soudage (Schweißfachbetrieb – 2008), s'avère aujourd'hui juste, puisque les compétences des

Ateliers de Pétange permettront à la nouvelle structure commerciale d'offrir des prestations de qualité à de potentiels clients tiers.

Partenaire international

Le 18 février 2010, CFL cargo a rejoint l'alliance Xrail pour le wagon isolé – alliance dont le but est d'accroître sensiblement la compétitivité du transport ferroviaire du fret par wagon isolé. Les membres de l'alliance sont les sept sociétés de fret ferroviaire suivantes : CD Cargo (Tchéquie), CFL Cargo (Luxembourg), DB Schenker Rail (Allemagne, Pays-Bas, Danemark), Green Cargo (Suède, Norvège), Rail Cargo Austria (Autriche, Hongrie), CFF Cargo (Suisse) et SNCB Logistics (Belgique).

L'amélioration de la qualité du transport international par wagons isolés se fait par une optimisation opérationnelle des trafics internationaux par les différents partenaires Xrail, ceci au moyen d'outils informatiques communs, visant à garantir un délai maximal d'acheminement du wagon isolé au client sur les trajets Xrail.

Au courant de l'année 2010, CFL cargo a démarré les premiers trajets Xrail avec les partenaires Xrail des pays avoisinants. CFL cargo a également contribué au développement de la plateforme internet de Xrail qui permet le suivi de wagons isolés au niveau international.

2.1.11. Les Ressources Humaines des CFL

Le personnel actif

Au cours de l'exercice 2010, la société mère des CFL a embauché 162 agents auxquels s'ajoutent les reprises après un congé sans traitement ou un congé parental, de même que les reprises d'une filiale CFL pour arriver à un total de 213 agents.

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 129, dont 11 congés parentaux et congés sans traitement et huit transferts à l'Administration des Chemins de Fer, l'effectif sur place a connu une augmentation de 84 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 2.837 unités Equivalent Temps Plein (ETP), tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2010 s'est élevé à 2.921 personnes correspondant à 2.877,25 ETP.

Pour le Groupe CFL, l'effectif total s'élève à 3.579,75 ETP au 31 décembre 2010.

Voir l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Personnel retraité

A la date du 31 décembre 2010, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3668.

2.1.12. Les installations fixes et les équipements

Projets « Mobil 2020 »

Raccordement ferroviaire du plateau de Findel et de Kirchberg

Les études en relation avec ce projet ont été définitivement arrêtées en 2010. Le bureau d'architectes Steinmetz-De Meyer a remporté le concours d'architecte concernant la gare périphérique Kirchberg et les halls d'exposition.

Mise à double voie du tronçon de ligne de Luxembourg à Sandweiler-Contern

Les études de la phase APD concernant les travaux de génie civil ont été réalisées à 70 % et ont portées sur la définition des travaux d'abattage de roche des tranchées rocheuses, sur le concept d'assainissement et d'évacuation d'eau, sur la définition des emprises à acquérir, sur les arrêts ferroviaires de Cents et Sandweiler-Contern qui sont à reconstruire ainsi que sur les ouvrages d'art routiers de croisement. Les dossiers de demande d'autorisation conformément à la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement et à la loi du 19 décembre 2008 relative à la protection et la gestion des eaux ont été finalisés et introduits auprès des autorités compétentes. Une étude de faisabilité concernant une extension de la double voie entre Sandweiler et Oetrange ainsi que la suppression des passages à niveau 59 et 60 a été réalisée.

Mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg

Les études de projet d'exécution des travaux de génie civil sont réalisées à 90 %. En 2010 ont été réalisées les études relatives aux ouvrages d'art des tronçons 3 (Dippach-Leudelange) et 4 (Leudelange-Hollerich), de même que les études relatives aux travaux de plate-forme du tronçon 4. Les études concernant les mesures compensatoires ont porté sur le volet renaturation du cours d'eau de la Chiers.

Les constructions ou reconstructions de l'ensemble des ouvrages d'art des tronçons 3 et 4 ont été réalisées à l'exception de l'ouvrage de substitution à construire dans le cadre de la suppression du passage à niveau 7 de Schleiwenhaff (problèmes d'acquisition de terrains) et du passage inférieur situé au point kilométrique 18,030 (attente d'une autorisation de la Ville de Luxembourg). Les travaux de plate-forme de la nouvelle voie entre Dippach et Leudelange ont été achevés et ont permis la mise en service de cette voie en octobre 2010. La reconstruction de l'arrêt de Dippach est achevée à 80 %. L'aménagement de la plate-forme de la nouvelle voie du tronçon 4 a été réalisée à 50 %. Les travaux de génie civil du tronçon Bascharage-Schouweiler ont été complètement achevés de même que les travaux de renaturation de la Chiers (mesures compensatoires).

La voie gauche a été posée entre Dippach – Reckange et Leudelange.

Les installations d'éclairage des souterrains, rampes, escaliers et abris ont été réalisées aux arrêts de Bascharage-Sanem et Schouweiler ainsi qu'aux souterrains situés aux points kilométriques 4,500 et 5,700. Aux arrêts de Dippach-Reckange et Leudelange, les travaux d'installations électriques sont en cours.

A l'arrêt de Dippach-Reckange, deux ascenseurs électriques ont été installés. La pose des poteaux caténaires a été réalisée entre Schouweiler et Dippach sur le côté gauche, et de

Dippach en direction de Leudelange sur le côté droit. Des adaptations des installations de traction électriques ont été effectuées dans le cadre de la mise en place de différents ouvrages d'art aux PK 16.100 et 16.555. La mise en service du nouveau poste décentralisé de Dippach-Reckange avec intégration au poste de signalisation informatisé de Pétange a eu lieu du 14 au 15 mai 2010.

La mise en service de la phase 1 de la mise à double voie Pétange-Luxembourg tronçon Dippach-Reckange vers Luxembourg – Hollerich s'est effectuée entre le 22 et le 24 octobre 2010. A partir de cette date les circulations se font par la nouvelle voie de gauche entre Dippach-Reckange et Leudelange et à double voie entre Pétange et Dippach-Reckange.

Réaménagement de la Gare de Luxembourg : Modernisation des installations dédiées aux voyageurs

Les études relatives aux marquises et aux souterrains à voyageurs (travaux de finition) ont été finalisées. Pour la zone parvis les études ont permis de mettre en soumission les travaux de génie civil concernant l'extension de la zone piétonne et le déplacement de la gare routière régionale. L'élaboration d'une variante pour le projet de la verrière a permis d'obtenir les autorisation requises pour cet ouvrage. Les études concernant le parking en ouvrage ont été clôturées.

Les travaux de génie civil concernant la reconstruction des quais à voyageurs ont été achevés. La construction et l'équipement des nouvelles marquises des quais à voyageurs ont été poursuivis. Les travaux de finition des souterrains à voyageurs ont été adjugés et largement entamés. Une passerelle provisoire munie d'accès aux quais à voyageurs a remplacé la passerelle piétonne reliant les quartiers de la gare et de Bonnevoie. Les travaux de pose des infrastructures enterrées et de revêtement de sol de la zone piétonne du parvis de la gare (phase 1) ont été réalisés et terminés. Un parking en ouvrage a été construit et mis en service en novembre 2010.

Les équipements de téléaffichage et d'horloges ont été montés et mis en service.

Construction d'un nouveau viaduc Pulvermühle

Les études de projet d'exécution concernant l'ouvrage viaduc ont été réalisées à 70%, celles concernant l'ouvrage sur perré à 30%, de même que celles relatives à l'ouvrage du boulevard d'Avranches à 30%. Les plans d'exécution relatifs à la déviation des réseaux souterrains du boulevard d'Avranches ont été achevés à 90%. Une étude relative à la déviation de la piste cyclable PC 1 a été réalisée.

Une planche d'essai concernant les opérations d'injection du perré a été réalisée. Les travaux d'aménagement de l'installation de chantier et des chemins d'accès ont en grande partie été achevés. Une déviation de la piste cyclable PC 1 a été réalisée moyennant la construction d'un pont piétonnier enjambant le cours d'eau de l'Alzette. Des travaux de sondage et de recherche de réseaux enterrés au droit du boulevard d'Avranches ont été réalisés.

Gare de Luxembourg : Aménagements Têtes Sud et Ouest

Les études sur l'aménagement des voies en gare de Luxembourg, datant de 2005, ont été reprises en septembre 2010 et seront finalisées en 2011.

Les travaux de déplacement de l'ouvrage existant et de reconstruction d'un nouveau pont type bow-string à la rue d'Alsace ont été largement entamés.

Les travaux de reconstruction du passage supérieur de la rue Millewee à Luxembourg ont été entamés.

Nouvelle gare ferroviaire à Belval-Université

La gare de Belval-Université et le nouveau système de gestion technique centralisé à Belval ont été mis en service en septembre 2010.

Nouvelle antenne ferroviaire de Belval-Université à Belvaux-Mairie

Les travaux de la nouvelle passerelle Belval-Lycée ont débuté en 2010 et seront finalisés en 2011.

Tunnel ferroviaire Gaalgebierg

Les études APD en relation avec l'entrée en tunnel au niveau de Belvaux-Mairie doivent être revues pour tenir compte des nouveaux aménagements planifiés au droit de la Mairie de Sanem.

Arrêt provisoire Belval-Lycée

Les travaux ont commencé en 2010 et leur finalisation est envisagée pour la rentrée scolaire au nouveau Lycée Belval, soit en septembre 2011.

Modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen (projet EUROCAPRAIL)

Le levé topographique de la ligne de même que la campagne de reconnaissance géologique et la campagne de caractérisation des déblais de la ligne ont été adjugés et entamés. Les études d'APS concernant la reconstruction des arrêts, la construction d'un arrêt supplémentaire avec parking régional, la suppression des passages à niveau, l'aménagement d'une base de travaux nationale et la modification ou la reconstruction des ouvrages d'art de la ligne ont été largement réalisés. La définition des tracés de voie a atteint le stade APD.

Les études en vue de l'établissement de l'APD avec la proposition de déposer un projet de loi relatif à la modernisation et le renouvellement des installations de signalisation (aménagement d'un PSI en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et Mamer) et en vue de réaliser le projet suivant les estimations établies, sont en cours.

Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

La procédure de soumission pour la mission d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage a été lancée et l'ouverture des offres a eu lieu en date du 17 décembre 2010.

Projets en relation avec « Mobil 2020 »

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

Les études en relation avec la phase 2 du CRM ont débuté en novembre 2010.

Les travaux du CRM-Phase1 seront clôturés en début 2011, ceux du CRM-Phase 2 débuteront en septembre 2011 par le raccord de la partie Nord (faisceau R4). Les travaux concernant le raccord Sud du CRM, ainsi que l'aménagement du triage, ne commenceront qu'après la mise en service d'un nouveau poste directeur.

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

Étude, fourniture, montage, programmation et mise en service d'un système de contrôle de vitesse ERTMS / ETCS sur le réseau ferré luxembourgeois.

Mise en service de la gare de Pétange et du tronçon de ligne Dippach/Reckange-Pétange le 19 mai 2010, mise en service de la gare de Rodange le 25 octobre 2010, reprogrammation de la gare de Luxembourg le 17 novembre 2010 et mise en service de la ligne Sandweiler/Contern-Wasserbillig le 15 décembre 2010.

Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)

Les études géotechniques et de forage de reconnaissance du sol de fondation pour 31 sites ont été achevés et les travaux pour 14 sites sont en cours. 52 autorisations de construire ont été délivrées par les communes et 17 nouvelles demandes autorisations de construire ont été demandées auprès des communes. Six autorisations de construire en « zone verte » ont été délivrées trois nouvelles demandes d'autorisation de construire ont été demandées auprès du Ministère.

La commande concernant l'assistance pour planification technique, conseil en construction, conduite de chantier, métré en bâtiment et coordination des différents services a été adjugée. L'installation de mâts en béton pour 11 sites des stations de base a été réalisée. Le contrat-cadre pour la fourniture, la pose et la mise en service de bâtiments préfabriqués a été adjugé.

Entretien constructif

Renouvellement et entretien aux bâtiments et ouvrages

- Ligne du Nord

La remise en état de l'ouvrage du point kilométrique 47,072 comprenant notamment la mise en place d'une buse a été achevée. La reconstruction du pont enjambant l'Alzette (PK 46,930) comprenant la mise en place d'un tablier bow-string métallique a été réalisée à 85%. Le nouveau tablier a été mis en service en novembre 2010.

Les études d'avant projet sommaire concernant la partie CFL du projet de suppression du passage à niveau 20b de Lorentzweiler (construction d'un souterrain pour piétons et cyclistes) ont été finalisées.

Dans le cadre de la modernisation de la gare d'Ettelbruck, les études d'avant projet sommaire ont été entamées pour le réaménagement des quais à voyageurs et de leurs accès. Un levé topographique a été réalisé et la campagne de reconnaissance géologique a été adjugée et entamée.

Les travaux de suppression du passage à niveau 23a de Mersch comprenant la construction d'un souterrain pour cyclistes et piétons ont été largement entamés. D'importants déplacements de réseaux ont été réalisés préalablement.

Les études en vue de l'aménagement d'un parking dans l'ancienne cours à marchandises en gare de Lorentzweiler sont en cours.

Les études en vue de l'agrandissement et le réaménagement du parking P&R Troisvierges sont poursuivies. Une demande des autorisations est introduite auprès de la commune.

A Kautenbach, les travaux en vue de l'aménagement d'un parking P&R dans l'ancienne cours à marchandises sont en cours de réalisation.

Sur la ligne de Luxembourg à Wasserbillig, les études pour le remplacement du tablier du passage inférieur situé au point kilométrique 12,809 à Schrassig sont en cours.

Les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies en vue de la reconstruction de l'arrêt ferroviaire à l'entrée de la ville de Differdange. Un levé topographique détaillé a été réalisé et l'étude géotechnique a été définie et adjugée.

Les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies en vue de la reconstruction de l'arrêt ferroviaire et de la suppression des passages à niveau 13 et 14.

- Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen

Les CFL ont assisté la Ville de Luxembourg dans le cadre des études réalisées en vue de la construction d'un souterrain pour cyclistes au point kilométrique 4,139.

Les CFL ont assisté l'Administration des Ponts et Chaussées dans le cadre des études et travaux réalisés pour la reconstruction du passage supérieur supportant la route de Longwy au point kilométrique 4,235.

- Ligne de Zoufftgen à Luxembourg

Les études en vue de la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 11,615 (rue Armand Rausch à Fentange) ont été poursuivies.

Les études de faisabilité ont été adjugées et entamées en ce qui concerne la construction d'un nouvel arrêt « Stade national de football » à Livange.

Les études d'avant projet détaillé comportant notamment un levé topographique et une campagne géotechnique concernant la construction d'un passage supérieur et de ses routes d'accès en vue de la suppression du passage à niveau 4a à Bettembourg ont été finalisées.

Les études d'avant projet sommaire en vue de la reconstruction du souterrain à voyageurs dans le cadre de la mise en conformité de l'accessibilité de l'arrêt de Berchem pour les PMR ont été poursuivies.

- Ligne de Pétange à Luxembourg

Les travaux de construction d'un deuxième souterrain à voyageurs en gare de Pétange muni des équipements garantissant une accessibilité aux personnes à mobilité réduite ont été adjugés et entamés.

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

Entrée en ville de Schifflange :
Les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies en vue de la reconstruction de l'arrêt ferroviaire et de la suppression des passages à niveau 91, 91a et 92 par un passage inférieur et un souterrain pour piétons.

Suppression du passage à niveau 93 (Esch/Alzette) :
Les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies.

Reconstruction de l'arrêt de Noertzange avec mise en conformité de l'accessibilité aux PMR de l'arrêt :
Les travaux de reconstruction de l'arrêt de Noertzange comprenant la construction d'un nouveau souterrain pour voyageurs munis des équipements garantissant une accessibilité aux PMR ainsi que la reconstruction des quais à voyageurs (nouvelle hauteur de quai de 55cm), du mur de soutènement longeant la rue de la Gare et des accès aux quais ainsi que la pose de murs anti-bruit ont été largement entamés.

Construction d'un nouvel arrêt à Schifflange :
Les études d'avant projet détaillé et la mise en soumission des travaux de génie civil en vue de la construction d'un nouvel arrêt à Schifflange (cité Soltgen) ont été réalisées.

- Ligne de Noertzange à Rumelange

Arrêt de Kayl :
Les études relatives au renouvellement du quai à voyageurs ont été relancées.

- Ligne de Berchem à Oetrange

Les travaux de reconstruction du passage inférieur situé au point kilométrique 2.746 ont été réalisés par autoripage.

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

Extension du terminal pour conteneurs. Aménagement d'une aire de stockage sur l'ancien site « CATRA ». Des travaux de finition sont à réaliser. L'aire de stockage est en service. Les voies adjacentes 167a et 167b ont été renouvelées. Les travaux pour l'aménagement d'une installation d'éclairage et de distribution électrique ont été adjugés.

- Triage Central de Bettembourg-Dudelange

Des études en vue de l'installation d'un contrôle d'accès côté entrée Sud et du côté Dudelange-Burange ont été réalisées.

Les études concernant le renouvellement complet avec élargissement du chemin carrossable longeant le triage central côté Sud jusqu'au passage supérieur de l'autoroute A13, sont en cours.

Le réseau tertiaire

Une installation d'éclairage des voies de remisage a été aménagée sur le site Differdange.

Des études pour la conception de nouveaux accès aux sites appartenant au Fonds du Rail ont été entamées.

Les travaux de modernisation de platelage sur le viaduc de Differdange et des travaux de confortement des palées ont été réalisés.

Renouvellement et modernisation aux installations de voie

- Ligne Luxembourg – Wasserbillig

Tronçon de ligne Luxembourg-Oetrange. Abaissement de voie au PN 59 par méthode traditionnelle. Gare de Sandweiler. Sécurisation de la voie 302 sur environ 1000 m par un remplacement de traverses en bois.

- Ligne Bettembourg – Dudelange

Renouvellement de voie courante en traverses béton B70 entre les points kilométriques 2,450 et 3,350 (±900 m') avec assainissement de plateforme.

- Ligne Bettembourg – Esch/Alzette

Remplacement de ballast HF en pierres naturelles par dégarnissage mécanique entre les points kilométriques 4,100 et 7,020 (voie droite et voie gauche sur environ 2.800 m'). Renouvellement de la voie avec remplacement de ballast HF en pierres naturelles entre les points kilométriques 8,200 et 9,000 (voies 501 et 502) en gare d'Esch/Alzette.

- Ligne Luxembourg – Troisvierges

Renouvellement complet de la voie avec remplacement de ballast HF en pierres naturelles du tronçon de ligne entre Michelau et Kautenbach sur environ 7.000 m', ainsi que remplacement de ballast entre Ettelbruck et Bürden (voie droite sur environ 2.500 m') et en gare de Goebelsmühle (voie gauche sur environ 1.300 m')
Gare de Clervaux. Remise en état de la voie 703 et dépose d'installations de voie dans la cour de débord.

- Triage central de Bettembourg/Dudelange et Gare de Bettembourg

Renouvellement de dix appareils de voie et de 900 m de voie courante.

Dans le cadre du réaménagement du site Multimodal : Adaptations aux installations de voie par la pose d'un tronçon de voie et de trois appareils de voie supplémentaires et le renouvellement de deux appareils de voie existants.

- Ligne Pétange – Esch/Alzette

Repose de la voie Nord en traverses béton B70 en gare de Belval-Université.
Renouvellement par train de renouvellement avec remplacement du ballast HF en pierres naturelles par dégarnissage mécanique de la voie gauche entre les points kilométriques 6,500 et 9,800.

- Réseau tertiaire

Liaison Micheville :
Travaux d'adaptation et de modernisation d'installations de voie dans le cadre de l'aménagement du tunnel routier de la « Liaison Micheville » avec travaux de voie provisoires nécessaires pour garantir les flux de circulation lors de la construction de l'ouvrage et travaux de voie définitifs.

Site Differdange :
Renouvellement de la fixation des rails sur le viaduc Differdange et mise en œuvre de dispositifs de dilatation.

Sites divers :
Remplacement de traverses, de rails ou renouvellement de voie complet sur plusieurs tronçons de voie, ainsi que renouvellement de cinq appareils de voie.

<u>Adaptations et modernisation aux installations de signalisation, de télécommunication et de vidéosurveillance.</u>

- Réseau tertiaire

Site de Differdange :
Adaptations au Poste de signalisation dans le cadre de la modernisation des appareils de voie et ajout d'une voie supplémentaire à côté du poste directeur.

Site d'Esch/Belval :
Adaptations (phase transitoire) au poste de signalisation d'Esch/Belval dans le cadre du chantier Micheville.

<u>Passages à niveau</u>

Mise en service d'installations de sécurité BUES 2000 aux passages à niveau 119 et 116 à Colmar-Berg et au passage à niveau Q8 à Dippach-Gare. Suppression des passages à niveau 35, 36 et 36a sur la ligne du Nord.

Adaptation et modernisation des installations de traction électrique

Partie alimentation

- études d'implantation, de dimensionnement et de raccordement de la nouvelle sous-station à Bertrange ;
- dépose de la demande commodo/incommodo pour le projet de la nouvelle sous-station à Bertrange et pour la construction des postes à autotransformateurs de Leudelange et Mersch ;
- établissement d'un cahier des charges pour la construction des deux postes à autotransformateurs à Colmar-Berg et Drauffelt ;
- établissement d'un contrat-cadre pour la maintenance des conducteurs de protection aérien avec fibre optique ;
- établissement des consignes d'exploitation de la sous-station Walferdange et des postes à autotransformateurs de Dommeldange, Daerenbusch, Mertert et Hagelsdorf ;
- étude pour la mise en conformité des installations de mise à la terre des dessertes des embranchements Q8 et Shell à Bertrange ;
- réalisation des études de modernisation de la télécommande des postes asservis Rodange/frt. SNCB, Rodange/frt. SNCF, Rodange-Süd et Rodange-Nord ;
- réalisation des études de la télécommande des postes asservis Lorentzweiler-Süd, Lorentzweiler-Nord, Dippach-Nord, Dippach-Süd et des postes en Gare de Luxembourg ;
- réalisation des travaux aux postes asservis Saut de Mouton, Luxembourg-Triage/Sud et Hollerich, suite au basculement unique de la tension 3 kV DC vers 25 kV AC au triage de la Gare de Luxembourg ;
- mise en service des appareils de coupure de la nouvelle section de séparation (nouvelle voie) à Leudelange ;
- mise en service des appareils de coupure de la nouvelle section de séparation à Walferdange.

Partie caténaire

- Réseau électrifié

Etablissement des consignes frontalières de Mont-Saint-Martin – Rodange et de Zoufftgen – Bettembourg. Vérification de la géométrie de la caténaire par l'entreprise DEUTZER avec analyse des résultats et lancement des études rétives.

Etablissement d'une convention entre les CFL et la SNCF qui a pour objet de fixer les conditions de communication, de définir l'assistance technique et de fixer les conditions d'utilisation des documents communiqués.

Etablissement et audit des SMS (Système de Management de la Sécurité ferroviaire).

- Gare de Luxembourg

Remise à niveau des installations de traction électrique du pont « Büchler » jusqu'au viaduc de « Pulvermühle ».

Régularisation des caténaires des voies principales.

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre du remplacement de la passerelle reliant les quartiers « Bonnevoie » et « Gare ».

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 sur les voies 76–83 au secteur triage.
Electrification de 2 branchements simples dans la courbe de raccordement Hollerich en 25 kV AC (voie No 500).

Passage des caténaires des voies 500, 76, 77 et 78 de la tension 3 kV DC vers la tension 25 kV AC.

- Ligne de Luxembourg – Troisvierges-frontière

Adaptation des installations de traction électrique suite au renouvellement de la voie droite du point kilométrique 48,090 au point kilométrique 50,640 et de la voie unique entre les points kilométriques 54,200 et 61,605.

Adaptation des installations de traction électrique suite à la reconstruction de l'ouvrage d'art 127 à Schieren.

Adaptation du plan de découpage électrique entre les points kilométriques 30,320 et 44,500 et installation d'un 2ième feeder négatif entre le poste AT de Mersch et le nouveau poste AT de Colmar-Berg.

- « Liaison Micheville »

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la construction de l'ouvrage « Liaison Micheville » de l'Administration des Ponts et Chaussées.

- Viaduc Esch/Alzette

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la réhabilitation du Viaduc d'Esch/Alzette. Remplacement de la voie à fixation directe des rails par la mise en œuvre d'une voie traditionnelle ballastée avec exécution de travaux connexes.

- Ligne Berchem - Oetrange

Adaptation des installations de traction électrique suite à la reconstruction du pont routier au point kilométrique 2,700.

- Ligne Noertzange - Rumelange

Adaptation des installations de traction électrique et remplacement des équipements du type caténaire avant 85 dans le cadre du réaménagement du quai et de l'abaissement de la voie en gare de Kayl.

- Gare de Kleinbettingen

Adaptation du plan de découpage en gare de Kleinbettingen suite à la demande du Service GR

- Gare de Noertzange

Adaptation des installations de traction électrique suite à l'installation d'une passerelle provisoire dans le cadre de la modernisation complète de l'arrêt (Projet PMR).

- Gare de Pétange

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la modernisation complète de l'arrêt (Projet PMR).

- CRM-PN (anciennement Ateliers Nord)

Modification des suspensions du fil de contact afin de pouvoir monter une plate-forme de travail entre les voies 1 nord (voie 231) et 2 nord (voie 232).

- Triage Central de Bettembourg/Dudelange

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la modernisation des appareils de voie N° 21, 23, 24, 25, 28, 32, 93, 95, 96 et 97

- Gare de Mersch

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la suppression du PN23a à Mersch.

- Gare d'Oetrange

Remise à niveau des installations de traction électrique en gare d'Oetrange entre les points kilométriques 11,200 et 12,700.

- Ligne Luxembourg – Bettembourg-frontière

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la modernisation du tronçon de ligne entre Bettembourg frontière (PK 0.000) et l'entrée de la gare de Bettembourg (point kilométrique 1,350).

2.1.13. Le matériel roulant

Le matériel de traction

Au cours des mois d'août 2010 jusqu'à décembre 2010, sont arrivées neuf des dix automotrices électriques à 2 niveaux complémentaires du type TER2Nng lesquelles avaient été commandées fin décembre 2008 auprès d'Alstom Transport.

Dans le cadre du «Rheinland-Pfalz Takt», les CFL ont passé en date du 7 octobre 2010 une commande à Stadler Pankow GmbH, filiale allemande du constructeur suisse Stadler, pour

la fourniture de huit automotrices tri-caisses bicourant (15+25 kV) à deux niveaux de type KISS pour un montant de 60 millions d'euros, avec une option supplémentaire pour 31 autres rames. La mise en service de ces nouveaux véhicules entre le Luxembourg et l'Allemagne est programmée dès fin 2013.

ETCS

Au cours des mois d'octobre et novembre 2010, le système de contrôle de vitesse européen unifié ERTMS/ETCS niveau 1 a été installé sur les engins prototypes locomotive électrique 4019 et voiture pilote 003. Des premiers parcours essais avec ces engins ont été effectués en décembre 2010.

Dans la séance du 13 décembre 2010, le Conseil d'Administration des CFL a marqué son accord pour passer une commande à Alstom pour la fourniture et l'installation d'un système de contrôle de vitesse européen unifié ERTMS/ETCS niveau 1 sur les locomotives du type 3000 et les automotrices du type TER2N-ng. Le marché avec Alstom a été signé en date du 28 décembre 2010.

Les moyens de traction et le matériel roulant voyageurs des CFL

Au 31 décembre 2010, les CFL disposent de 39 locomotives de ligne, de 14 locotracteurs et locomotives de manœuvre, de 45 automotrices et autorails, de 103 voitures, dont 20 voitures pilotes ainsi que de 9 voitures historiques mises à disposition du Service des Sites et Monuments pour des trains touristiques.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.1.14. Les transports publics

La ponctualité

En ce qui concerne le trafic national pour 2010, le niveau de ponctualité des trains du service national est de 89,4 % (4,1 points inférieur à celui réalisé en 2009).

Pour 2010 le niveau de ponctualité total des trains (retard inférieur à 5', trafic national et international confondu) est de 87,30 %, ce qui représente une régression de 4,3 points par rapport au niveau réalisé en 2009.

En ce qui concerne le trafic international pour 2010 on constate une augmentation de 0,7 points du niveau de ponctualité par rapport au niveau réalisé en 2009, pour afficher 85,20 %.

La nouvelle réglementation en application depuis fin 2009 en cas de situation dégradée au niveau des installations fixes ainsi que les nombreux problèmes du matériel roulant au cours de l'année 2010 sont majoritairement responsables de ce résultat. Divers plans d'actions ont été retenus afin de redresser le niveau de ponctualité de tout le trafic ferroviaire.

Les transports publics par rail

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Le trafic voyageur international organisé en autonomie commerciale

Le chiffre d'affaires réalisé par tous les points de vente CFL – guichets des gares, Call Center, automates et agences de voyages accréditées – ainsi que par le biais du site Internet CFL au départ du Luxembourg vers l'ensemble des entreprises ferroviaires étrangères affiche pour l'année 2010 un recul de quelque 3,4 % par rapport à l'exercice antérieur, lui déjà marqué par l'impact des crises financière et économique.

Ce recul est essentiellement provoqué par le report du chiffre d'affaires généré par la vente des produits et offres hébergés dans l'inventaire français Résarail (TGV, Thalys, EUROSTAR et autres trains à prix global) par l'intermédiaire des agences de voyages sur un autre outil de distribution, non contrôlé par les CFL. Sans ce report, le chiffre d'affaires aurait même affiché une légère croissance de l'ordre de 1 %.

Les répercussions sur les trafics avec nos pays limitrophes - classés dans l'ordre d'importance du chiffre d'affaires réalisé - se soldent par les résultats suivants:

France:	- 9,10 %
Belgique:	+ 0,95 %
Allemagne:	+ 5,90 %
Suisse:	+13,00 %
Pays-Bas:	- 1,48 %

Les transports nationaux

En 2010 les comptages effectués tout au long de l'année par le service AV montrent que le nombre de voyageurs a augmenté de 4,31 % pour arriver à plus de 17,7 millions.

Recettes réalisées dans le cadre du Service Public

Le nombre de titres de transport de la tarification zonale, toutes catégories confondues, vendus en 2010 a augmenté de 14,94 % par rapport à 2009. Dans ce contexte, le nombre de billets vendus a augmenté de 18,46 %, tandis que celui des carnets a progressé de 6,67 %. Celui des abonnements a par contre diminué de 0,98 %.

Compte tenu de la croissance du nombre de titres de transport vendus, il va sans dire que les recettes réalisées dans le cadre du Service Public au cours de l'exercice 2010 ont progressé par rapport à 2009. Cette progression s'élève au total à 3,36% du chiffre d'affaires. Ainsi les recettes résultant de la vente des billets ont progressé de l'ordre de 15 %, celles de la vente de carnets de 6,35 %. La vente des abonnements nationaux a cependant connu une régression minime de 0,13 %.

L'augmentation des recettes en question

- s'explique par la croissance de 4,31 % du nombre des clients transportés en 2010 par rapport à 2009. Cette augmentation est en partie due aux intempéries des mois de novembre et de décembre 2010 qui ont rendu particulièrement difficile les déplacements en voiture. Néanmoins il faut noter que les comptages des voyageurs se font depuis l'année 2010 au moyen du logiciel RES adopté par les CFL en 2010 et que de ce fait la comparaison entre les chiffres livrés en 2009 par Ilres (extrapolation du mois d'octobre sur toute l'année)et ceux des CFL en 2010 peut contenir une certaine imprécision ;
- semble s'expliquer par le fait qu'au courant de l'année 2010 les moyens de contrôle des accompagnateurs de trains des CFL fût considérablement amélioré par l'équipement de ceux-ci d'appareils zineon 2+ ce qui a fortement augmenté le risque des clients d'être pris en situation irrégulière avec les abonnements e-go.

Dans le domaine de la sécurité au travail, le Service AV a
- géré l'application des procédures SMS ;
- participé à l'élaboration de la version N° 4 du SMS, mise en vigueur au 08.11. 2010 ;
- réalisé 16 audits de sécurité portant sur la réglementation d'exploitation technique du service d'accompagnement des trains ;
- procédé à 11 enquêtes d'incidents d'exploitation technique dans le service d'accompagnement des trains.

Dans le domaine de la réglementation, le Service AV a
- géré la documentation réglementaire pour accompagnateurs SNCF sur le réseau ferré luxembourgeois ;
- géré la documentation réglementaire pour accompagnateurs SNCB sur le réseau ferré luxembourgeois ;
- élaboré à l'attention du PAT des CFL une documentation délimitée l'Appendice à la réglementation générale de l'exploitation technique applicable sur le réseau ferré luxembourgeois ;
- élaboré à l'attention du PAT des CFL une documentation technique portant les voitures Wegmann ;
- élaboré les avis ad hoc nécessaires ;
- participé aux travaux de révision des consignes frontières voyageurs
  CFL – SNCB
  CFL – SNCF
  CFL – DB FG AG,
  CFL – DB Regio Südwest ;
- participé aux réunions annuelles de sécurité "Accompagnement" des EF partenaires,
- participé aux formations continues en matière de réglementation d'exploitation technique des EF partenaires.

Le Personnel d'accompagnement des trains

Pendant l'exercice 2010, il a été procédé à une procédure de recrutement. En date du 1er avril 2010, 14 nouveaux agents ont débuté leur stage.

Les stagiaires sont formés dans les domaines de l'exploitation technique, du commercial et du premier secours. En plus, on leur apprend un comportement correct par rapport aux clients agressifs ou atteints d'un handicap.

En dehors de la formation initiale pour les nouveaux stagiaires, chaque agent du personnel d'accompagnement des trains a participé à deux journées de formation continue. La première journée portait sur la sécurité ferroviaire tandis que la seconde journée avait comme but d'augmenter la sensibilisation dans le domaine "qualité de service".

Infractions tarifaires

En 2010, le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité 5753 infractions au cours de l'année 2010 dont
52,41 % ont été régularisées par paiement
14,76 % ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.)
32,83 % sont en cours de traitement

Les transports régionaux transfrontaliers

Tout comme en 2009, les crises économique et financière ont continué à influencer l'évolution du trafic frontalier de navetteurs professionnels durant l'exercice 2010 :

- la vente des abonnements mensuels FlexWay, destinés à la clientèle lorraine, a su être consolidée au niveau de l'exercice antérieur ;
- la vente des abonnements OekoCard, distribués par les CFL et la DB et destinés aux frontaliers allemands de la région de la Ville de Trèves, a stagné et se stabilise à 500 exemplaires par mois en moyenne;
- contrairement à l'évolution des deux produits ci-avant, la vente des cartes-train mensuelles SNCB–CFL, destinées aux navetteurs fer belges, affiche une légère croissance de quelque 1,05% par rapport à l'exercice 2009.

Les transports publics par route

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 181, est attaché à trois postes différents. 145 sont attachés au poste central de Luxembourg, 19 au poste isolé d'Echternach et 17 au poste isolé d'Ettelbrück.

Pendant l'exercice 2010, le personnel de conduite a totalisé 5.304.728 km.

L'atelier de réparation du Service Activité Voyageurs Bus a pour charge l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 62 autobus, tous équipés par systèmes de localisation par GPS, et 227 véhicules de service.

2.2. Les transports publics par route

Conformément à la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, par son Département des Transports, est en charge de la planification, de l'organisation, de la gestion et du contrôle des transports publics.

L'exploitation des transports publics par route est assurée par la Ville de Luxembourg pour les lignes urbaines sur son territoire, par le Syndicat des TICE pour les lignes régulières fonctionnant entre les 9 communes du Sud du Grand-Duché et par 32 entreprises d'autobus privées pour les lignes régionales du RGTR (Régime Général des Transports Routiers), sur base de contrats de concession de transports publics, signés avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Tandis que la Direction des Transports Publics au Ministère du Développement durable et des Infrastructures est en charge directe de l'organisation et de la gestion du RGTR, elle assure la coordination, sur base de conventions, avec l'offre des réseaux locaux exploités par la Ville de Luxembourg et le Syndicat des TICE.

2.2.1. Le Régime Général des Transports Routiers

2.2.1.1. L'Organisation

Suite à l'entrée en vigueur au 1.01.2009 des nouveaux contrats de concession conclus avec les 32 exploitants privées pour une durée de 10 ans, la nouvelle formule de rémunération a pu être mise en application avec effet au 1er janvier 2010.

En attendant l'application conforme des critères de qualité dans les transports publics par route, prévus dans les prédits contrats de concession à partir de 2011, une retenue d'un pour cent sur l'ensemble de la rémunération des prestations du RGTR a été opérée pendant toute l'année 2010.

2.2.1.2. L'Exploitation

303 lignes publiques et scolaires d'autobus du RGTR desservent au total 638 localités, dont 64 dans les régions frontalières de nos pays voisins.

L'évolution des kilomètres prestés ces 3 dernières années a été la suivante :

2008 : 43.107.364
2009 : 45.444.085
2010 : 41.787.622 *****

Les frais d'exploitation, à charge du budget de l'Etat ont évolué comme suit :

2008 : 116.869.853
2009 : 124.648.822
2010 : 111.660.000 *****

***** *Depuis le 1er janvier 2010, les prestations des autobus des CFL ne font plus partie du Régime Général des Transports Publics. Leur activité est gérée sur base d'un nouveau contrat de service public, comprenant l'ensemble de l'exploitation assurée par les CFL, aussi bien au niveau du réseau ferroviaire qu'au niveau du réseau routier (c.f. Service Bus des CFL).*

Un comptage des voyageurs de l'ensemble du réseau RGTR a été effectué début 2010, sous la régie de la Communauté des Transports. D'après ces résultats, près de 43.000.000 passagers par an utilisent les autobus régionaux du RGTR.

Suite aux contraintes budgétaires, l'offre du réseau RGTR n'a connu aucune évolution en 2010. La Direction des Transports Publics n'a pas émis de nouvelle édition « *Horaire Bus* » à la date usuelle du 1er mai.

2.2.1.3. Modification de l'offre des lignes publiques

Au courant de 2010, 470 chantiers routiers ont comporté des adaptations, voire réorganisations des lignes publiques d'autobus.

Au niveau de l'offre régulière, des renforts de capacité ont été réalisés aux heures de pointe des lignes 118 Trèves – Luxembourg, 197 Ottange – Rumelange – Luxembourg, 203 Differdange – Luxembourg et 300 Hayange – Thionville – Luxembourg.

La ligne 215 Bascharage – Luxembourg/Centre à été prolongée jusqu'au Kirchberg. La ligne 156 Perl (D) – Luxembourg à été supprimée.

Par ailleurs 44 arrêts d'autobus nouveaux ont été repris dans les tableaux d'horaires.

2.2.1.4. Les transports scolaires

Actuellement, l'offre de transport public par route du RGTR au Grand-Duché est renforcée par 109 lignes régulières qui ne fonctionnent qu'exclusivement pour les besoins des lycées et lycées techniques.

Sur ces 109 lignes, 269 autobus sont en service 180 jours par an (jours scolaires).

Il est entendu qu'une partie de la capacité des autres lignes publiques est également utilisée par les élèves aux heures de pointe.

Durant l'année 2010, des renforts de capacité ont dû être apportés aux lignes suivantes :

129 Roodt/Syre – Junglinster – Echternach
131 Grevenmacher – Limpertsberg
135 Grevenmacher – Niederdonven – Luxembourg
182 Waldbredimus – Remich – Perl (D)
233 Strassen – Luxembourg/Geesseknäppchen
312 Esch/L.T. – Mondercange – Reckange/Mess
560 Hosingen – Brandenbourg – Ettelbrück

Deux lignes nouvelles ont été créées en septembre 2010 à destination du Lycée de Rédange :

580 Feulen – Mertzig – Rédange
582 Bissen – Useldange - Rédange

En raison des retards à leurs arrivées aux lycées, dus au trafic routier dense, les horaires ont dû être avancés à leurs départs sur 11 lignes scolaires durant la période de septembre à novembre 2010.

2.2.1.5. Les transports transfrontaliers routiers

Confronté aux besoins de mobilité des travailleurs frontaliers, le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures a construit un réseau de lignes publiques d'autobus, offrant des transports au départ des localités frontalières en Belgique, en France et en Allemagne vers les centres attractifs du Grand-Duché. Les fréquences de ces lignes sont adaptées aux besoins variables des voyageurs de ces régions.

A partir du 1er septembre 2010, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a convenu avec les autorités des régions voisins de Lorraine, de Rhénanie Palatinat et de la Sarre, d'appliquer un tarif uniforme sur toutes les lignes transfrontalières et consistant dans un billet, valable 2 heures, un billet, valable un jour et un abonnement mensuel réseau.

Ces titres de transports sont émis et valables en zone I ou zone II, selon les distances parcourues sur le territoire étranger. Tous ces titres sont valables également sur les réseaux de transport public du Grand-Duché (CFL, RGTR, AVL, TICE).

L'offre de ces transports en 2010 s'est présentée comme suit :

France – Luxembourg

Entre la France et le Grand-Duché les services suivants sont exploités sur base d'engagements du Ministère du Développement durable et des Infrastructures luxembourgeois dans le cadre du RGTR, en coopération avec les opérateurs français SEMITUL (398/399) et TRANSFENSCH (300) :

300	Hayange – Thionville - Luxembourg
307	Ottange – Rumelange - Luxembourg
321	Villerupt – Esch/Alzette - Luxembourg
322	Redange – Belvaux – Esch/Alzette
398	St. Charles – Longwy – Mont St. Martin – Rodange
399	Saulnes – Herserange – Longlaville - Rodange
Meuse-Express	Pienne – Aumetz – Esch/Alzette- Luxembourg

Par ailleurs le parking P&R installé à la frontière de Frisange offre des services de transport vers Luxembourg/Centre et Kirchberg (ligne 172) et vers Howald – Cloche d'Or (ligne 319). La capacité du parking a été doublée en 2010.

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 35.000 frontaliers allemands.

Il s'agit des lignes suivantes :

116	Schweich – 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
315	Nennig – Perl - Luxembourg
401	Bitburg – Echternach – Luxembourg
407	Prüm – Dasburg - Ettelbrück

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 2010.

178	Weiler – Frisange – Mondorf – Perl
182	Waldbredimus – Remich – Schengen – Perl

Belgique – Luxembourg

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

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

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

2.2.1.6. Réalisation diverses dans l'intérêt de la mobilité des voyageurs du RGTR

Matériel roulant

Avec effet au 1er juillet 2010, une modification apportée au cahier des charges du RGTR prévoit une redéfinition des catégories d'autobus 5 et 6.

La catégorie 5 est réservée aux véhicules de 50 places assises, à plancher élevé (maximum 88 cm).

La catégorie 6 est réservée aux autobus de 44 places assises à plancher bas.

Cette distinction des catégories permettra désormais d'annoncer dans l'horaire officiel les lignes exploitées par des bus équipées en faveur des personnes à mobilité réduite.

Une nouvelle catégorie 11 a été créée, comprenant les remorques d'autobus, aptes à charger au minimum 44 passagers.

Des nouvelles catégories 6.1, 9.1 et 10.1 ont été introduites fin 2010, afin de permettre l'admission sur les lignes RGTR d'autobus hybrides.

Des offres spéciales de transports de nuit ont été réalisées sur une partie des lignes publiques régionales desservant la Ville de Luxembourg à l'occasion de la Fête Nationale et lors de la « Schueberfouer ».

2.2.2. Late Night Bus

En 2010, 250.000 € ont été mis a disposition pour l'allocation de subsides aux communes exploitant un service 'Late Night Bus', compte tenu des effets bénéfiques de ces services sur le comportement des particuliers face aux transports publics, d'une part, et sur la sécurité routière, d'autre part.

L'introduction d'un tel subside misait à inciter les communes à assumer leur responsabilité collective en matière de transports en commun, c'est pourquoi il a été retenu de subventionner les dépenses encourues par les communes pour un 'Late Night Bus', sans pour autant dépasser 0,75 € par habitant de la commune.

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

Des 116 communes du Grand-Duché de Luxembourg, 82 communes, soit 71 %, ont bénéficié d'un subside de 219.454 € au total. Depuis 2005, le nombre de communes subventionnées a augmenté de plus de 60 %.

Type de service LNB	régulier	itératif	**total**	restant
Nombre de communes	25	57	**82**	34
Population	193 088	106 003	**299 091**	234 811
Subside demandé 2008	558 819 €	157 567 €	**716 386 €**	/
Subside accordé 2008	146 425 €	73 029 €	**219 454 €**	30 546 €

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

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

Le Late Night Bus régulier peut être comparé aux lignes de bus traditionnelles, offrant un service hebdomadaire et cadencé suivant des horaires fixes et valables pendant une saison ou un an. En effet, ce type de service se concentre exclusivement sur la desserte de la Ville de Luxembourg. Il est exploité par 25 communes regroupant presque 193.088 personnes, dont 45% sont des habitants de la Ville de Luxembourg.

Le nombre de subsides pour des communes offrant des services 'réguliers' n'a guère augmenté. Les demandes introduites montrent que les communes élaborent des transports coordonnés qui engendrent de considérables dépenses pour assurer une offre très performante.

En 2010, les dépenses par habitant varient entre 2 € et 12 € avec une moyenne de 4,62 € par habitant.

Evolution	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Nombre de subsides accordés	52	63	80	73	76	82
- dont LNB réguliers	20	22	24	28	23	25
- dont LNB itératifs	32	41	56	45	53	57
Total des dépenses déclarées	443 812	294 438	418 064	447 345	597 211	716 756
Total des subsides accordés	102 607	103 597	202 091	196 432	211 722	219 454

Les Late Night Bus dits itératifs se situent dans l'Est, l'Ouest et surtout dans le Nord du pays et les communes afférentes participent financièrement à des associations organisant des transports en commun suivant les besoins régionaux. Des courses sont organisées hebdomadairement, tandis que les trajets et les horaires varient selon les activités d'intérêt commun (bals, manifestations, etc.). Ce type de service est offert par 57 communes, ce qui fait en sorte une augmentation de 78 % depuis 2005, et regroupe 106.003 personnes. Un tiers des subsides ont été alloués au profit de ces communes.

En 2010, la participation des communes aux frais des services 'itératifs' regroupés selon leur région Nordspëtzt, Nordstad, Atert, Mëllerdall ou Musel se chiffre à environ 1,35 € par habitant.

2.3. Les transports effectués pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle

2.3.1. Les critères de base et la base légale

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

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

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

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

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

2.3.2. La mission du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et les charges financières

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

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

2. A partir du vote de la loi du 14 mars 1973 (création d'instituts d'éducation différenciée), les communes et associations concernées étaient tenues de supporter l'intégralité des charges financières résultant desdits transports.

3. Ce n'est qu'à partir de 1976 que l'Etat est revenu sur cette décision en mettant à charge du Ministère des Transports également le financement de ces transports qui se chiffrait à l'époque à 8 millions de francs luxembourgeois.

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 a été intégré 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 45 minutes.

- Dans le cadre de l'intégration scolaire, la desserte du préscolaire et du primaire, assurée 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 900 unités par année scolaire.

- Par ailleurs, notre Ministère 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.

- Il est veillé à ce que la durée des diverses courses ne soit pas supérieure à 45 minutes. Toutefois, un dépassement 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 1 heure. Il s'agit notamment de transports Nord → Centre/Sud ou vice-versa.

- Une attention particulière est prêtée à la qualité du matériel roulant. Tous les transports sont effectués au moyen d'un matériel roulant adapté, répondant aux critères sévères imposés du point de vue sécurité, confort et rapidité.

2.3.4. Les modalités de transport

a) du point de vue contenance :

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

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

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

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

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

2.3.5. Le conditionnement des transports

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

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

2.3.6. Le matériel spécial supplémentaire

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

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

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

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

2.3.7. Les exigences contraignantes relatives au personnel de conduite

L'exploitant s'engage à ne mettre en service sur les autobus que du personnel ayant suivi les cours de formation arrêtés entre le Ministre du ressort 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 sur eux 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 du Développement durable et des Infrastructures.

2.3.9. Les critères d'intervention du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Conformément à la demande des Ministres en charge de l'Education nationale, de la Famille, du Travail et de la Santé, notre Ministère se porte garant de l'organisation des transports suivants :

- transports vers les Centres d'éducation différenciée et les Centres de propédeutique professionnelle ;

- 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 ;

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

- transports permettant l'insertion et la réinsertion des handicapés physiques dans la vie professionnelle (travailleurs handicapés), dont les horaires de travail ne concordent pas avec les horaires de classe des élèves de l'éducation différenciée (décision du

Gouvernement d'engager chaque année une cinquantaine de travailleurs handicapés dans les services de l'Etat) ;

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

- transports effectués dans le cadre de programmes de thérapie et de rééducation fonctionnelle et physique ;

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

- transports en relation aux très nombreux séjours d'observation sur avis de la C.M.P.P. (Commission médico-psycho- pédagogique) ;

- 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) ;

- transports de personnes présentant de l'autisme de grande dépendance ;

- transports pour les personnes qui suivent des cours de formation pour déficients visuels et pour mal-voyants de grande dépendance ;

- transports de personnes (cas graves) dépendant de la Fondation Alzheimer (divers sièges) ;

- transports en relation à la Pédopsychiatrie (enfants en très bas âge) (siège : annexe du Centre Hospitalier à Luxembourg) ;

- transports de la Ligue luxembourgeoise de Sclérose en Plaques ;

- transports des personnes atteintes de la maladie de Parkinson ;

- transports d'élèves handicapés physiques vers une multitude de lycées au Grand-Duché ;

- transports des Maisons d'Enfants de l'Etat ;

- transports de cas graves vers le Reha-Zenter au Kirchberg (Centre national de Rééducation fonctionnelle et de Réadaptation C.N.R.F.), à la demande de Monsieur le Ministre de la Santé ;

- transports spécifiques à des fins éducatives, culturelles et sportives au Grand-Duché et vers l'étranger, à la demande de Madame la Ministre de l'Education nationale et pour des raisons de sécurité ;

- transports occasionnels pour handicapés physiques et polyhandicapés, sur demande expresse des Centres concernés.

2.3.10. Les données statistiques

Extension progressive des lignes

Année	Nombre de courses journalières (courses régulières)
1991 – 1992	66 (avant la réorganisation)
1992 – 1993	88 (1ère phase de la réorganisation)
1993 – 1994	98
1994 – 1995	122
1995 – 1996	130
1996 – 1997	148
1997 – 1998	161
1998 – 1999	191
1999 – 2000	202
2000 – 2001	211
2001 – 2002	237
2002 – 2003	268
2003 – 2004	292
2004 – 2005	307
2005 – 2006	321
2006 – 2007	387
2007 – 2008	516
2008 – 2009	545
2009 – 2010	538

- 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 transport utilisés

	2008-2009	2009-2010
Minibus (9 places)	446	466
Bus (17 places)	61	46
Bus (30 places)	19	11
Bus (> 30 places)	19	15
Total	545	538

Clientèle transportée

a)	Nombre de personnes transportées	+/- 2'500 personnes par jour
b)	Séjours d'observation de courte durée	+/- 900 unités par an
c)	Changements d'adresse définitifs d'élèves	+/- 300 unités par an

	nécessitant le réaménagement intégral des trajets arrêtés en début d'année scolaire	
d)	Changements d'adresse temporaires d'élèves nécessitant le réaménagement partiel des trajets journaliers existants	+/- 500 unités par an

Les dépenses à charge du budget de l'Etat ont évolué comme suit :

2008: 33'630'204 €
2009: 34'800'000 €
2010: 34'000'000 € (provisoire)

Kilométrage journalier parcouru en 2009-2010 (courses régulières) :

+/- 75'000 km

2.4. Le Novabus

Le service Novabus est un service individuel spécialement offert à des personnes réduites dans leur mobilité et qui ont des difficultés à recourir aux transports publics.

Il promeut ainsi l'intégration des personnes à mobilité réduite en leur offrant la possibilité du transport sur mesure, pour n'importe quelle activité de loisirs ou de culture, à partir de leur domicile vers la destination demandée à l'intérieur du Grand-Duché.

Le service Novabus a été créé en mai 2008. Il fonctionne 7/7 jours. Les bénéficiaires du transport Novabus doivent certifier leur invalidité en présentant leur carte d'invalidité de type B ou C établie par le Ministère de l'Intérieur.

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. Depuis la fin de l'année 2010, 21 entreprises de transport différentes exploitent des services Novabus, à savoir :

AS Tours, Voyages Bollig, Carbon Georges, Voyages Ecker, Autocars Emile Frisch, Frisch Rambrouch, Voyages Koob, Autocars Meyers, Autocars Pletschette, Rapide des Ardennes, Ross Troine, Sales-Lentz, Voyages Schandeler, Autocars Siedler-Thill, Voyages Simon, Autocars Stephany, Voyages Unsen, Voyages Vandivinit, Voyages Wagener, Voyages Emile Weber, Autocars Wewer.

L'évolution du coût à charge de l'Etat ainsi que du nombre de clients transportés se résume comme suit pour l'année 2010 :

	coût	clients
janvier	285 938,87	2 192
février	270 580,49	2 040
mars	351 956,43	2 571
avril	362 503,96	2 601
mai	360 557,80	2 459
juin	393 961,99	2 731

juillet	385 260,72	2 654
août	336 900,73	2 413
septembre	369 491,49	2 652
octobre	376 950,38	2 722
novembre	349 119,83	2 913
décembre	329 264,69	2 346
TOTAL	4 172 487,38	30 294

Le crédit budgétaire de 2 400 000,- € a donc largement été dépassé et des augmentations de crédit se sont imposées.

2.5. Les activités de la Communauté des Transports

2.5.1. Les activités de planification

La planification est un élément essentiel des activités du Verkéiersverbond. Ce domaine se concentre sur :

- L'encadrement de concepts de mobilité au niveau régional ;
- Le conseil en matière de lignes et de tarifs dans une optique d'optimisation de l'offre ;
- La collaboration dans de multiples groupes de travail.

2.5.1.1. Les concepts de mobilité

Durant l'année 2010 le Verkéiersverbond a participé à l'élaboration de plusieurs concepts de mobilité régionaux. Dans le cadre de ces contributions le Verkéiersverbond a pris part aux préparations de la mise en place d'un système de gestion de stationnement en tant que projet pilote dans les communes[1] du DICI (Développement intercommunal coordonné et intégratif). Au-delà, des représentants du Verkéiersverbond ont assisté à plusieurs « workshops » et comités techniques traitant les questions de mobilité dans la région DICI.

Concernant les conventions de la région des communes avoisinantes de l'aéroport[2] et de la Nordstad[3], le Verkéiersverbond a assisté à la préparation d'une soumission publique pour la réalisation d'un concept de mobilité dans les deux régions mentionnées. Le début de ces travaux est prévu pour 2011.

Comme prévu en 2009, l'élaboration du concept de mobilité de la vallée de l'Alzette[4] a été entamée en 2010. Le Verkéiersverbond préside le groupe de travail chargé par la réalisation dudit concept. Les travaux sont menés par le bureau d'études « komobile ». Le but du concept de mobilité est de faciliter les déplacements de tous les usagers, en liaison étroite avec le développement urbain des communes de la Vallée.

Ce concept doit définir à long terme un plan réaliste concernant le transport public, la circulation individuelle motorisée et les autres modes de transport, en adéquation avec un développement urbain intégré. Il doit notamment proposer des mesures pour l'amélioration de la situation actuelle et évaluer la future offre de circulation nécessaire en vue du

[1] Bertrange, Hesperange, Leudelange, Luxembourg et Strassen.
[2] Contern, Luxembourg, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange.s
[3] Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren.
[4] Convention entre les communes Lintgen, Lorentzweiler, Mersch, Steinsel et Walferdange.

développement constructif de villes de l''Uelzechtdall'. La réalisation du concept de mobilité est basée sur l'approche suivante :

- Des analyses de mobilité « tous modes de déplacement », dans le contexte général de la région.
- Une approche intégrée entre le développement urbain (Siedlungsentwicklung), l'évolution spatiale et le développement des paysages et des espaces verts par rapport à la demande de mobilité.
- Un travail en concertation avec les différents acteurs impliqués tout au long de la période de l'étude (communes, ministères ou administrations, les comités technique et politique de la Vallée).
- Le développement d'outils et de mesures concrets pour augmenter l'attractivité des transports en commun.
- Un concept de mobilité « taillé » sur le concept du développement spatial de la région.

Les impacts pour les habitants devraient se traduire par :

- Une augmentation de la qualité de vie (diminution des contraintes de circulation et des pollutions diverses) et de l'accessibilité aux différents modes de déplacement
- Une plus grande « marge de manœuvre » pour les nouveaux habitants et emplois
- Une réduction des déplacements en voiture particulière
- L'achèvement du concept de mobilité est prévu pour la fin mars 2011.

2.5.1.2. La promotion des transports publics dans la Grande Région

En 2010 le Verkéiersverbond, ensemble avec le Conseil économique et social de la Grande Région ont été les forces motrices dans le projet de réaliser une meilleure coordination et information de l'offre des transports publics de la Grande Région. Dans cet ordre d'idées, le Verkéiersverbond a rédigé un dossier d'introduction de projet du programme INTERREG IV. Ce projet regroupe entre autres les conclusions d'une conférence d'experts des transports publics de la Grande Région, qui s'est déroulé le 28 juin 2010 à la Chambre du Travail de la Sarre à Sarrebruck. Cette conférence était organisée par le Comité économique et social de la Grande Région (CESGR) avec la collaboration du Verkéiersverbond.

80 experts, parmi lesquels des spécialistes d'entreprises de transports et de communautés de transports venant de toute la Grande Région, ont participé à cette conférence. Parmi les thèmes abordés figurent les différentes conditions-cadres de la gouvernance, tout comme les divers modèles de financement.

Afin d'améliorer les transports publics de la Grande Région, la stratégie du Verkéiersverbond et du Conseil économique et social de la Grande Région se concentre sur trois volets :

- ***L'introduction d'une marque et d'une stratégie de marketing transfrontalière*** *entraîne une apparence commune de toutes les offres dans les transports publics transfrontaliers. Cette première étape sert à concentrer les efforts locaux et régionaux et de les présenter d'une manière cohérente.*

- ***L'introduction d'un groupe de travail*** *favorise la coopération entre les intervenants des transports publics dans la Grande Région et facilite la coordination des offres individuelles ainsi que la concrétisation de nouveaux projets dans les transports publics transfrontaliers.*

- ***L'introduction d'un système électronique d'information sur les horaires et les prix*** *qui comprend tous les modes de transport. La connexion la moins chère et la plus rapide devrait être mise à disposition de l'utilisateur moyennant l'affichage de cartes sur un site*

Internet. Sur ce portail, le client doit trouver aussi toutes les informations nécessaires sur les transports publics transfrontaliers dans la Grande Région. Même si pas toutes les régions disposent d'un horaire intégré, il est possible d'afficher les horaires de toutes les régions. Le but étant de construire une Centrale de Mobilité digitale de la Grande Région.

2.5.1.3. Le réseau de bus régional comme élément clé du transport public

Dans le cadre de l'établissement du projet de budget de l'Etat pour l'exercice 2011, le Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures a chargé le Verkéiersverbond d'analyser entre autres le réseau des transports publics par autobus. Cette analyse du réseau RGTR (y compris les lignes TICE, CFL et coordonnées (AVL)) s'est basée sur des données, disponibles depuis début mars 2010, issues de comptages exhaustifs effectués dans les bus du RGTR. L'objectif consiste à adapter l'offre des transports publics par bus aux besoins réellement constatés aussi bien au niveau de la capacité qu'au niveau des destinations.

Dans une première phase le réseau RGTR a été analysé selon l'utilisation générale des différentes lignes en fonction des plages horaires, de l'itinéraire et de l'offre parallèle entre le train et le bus. Se basant sur les résultats issus de l'analyse de l'utilisation, les lignes présentant un faible degré d'occupation sont révisées. Le Verkéiersverbond, en collaboration avec le Département des transports, a défini plusieurs critères d'évaluation afin d'élaborer des recommandations de restructuration de l'offre contestée. En conclusion, l'offre des lignes avec un faible taux d'utilisation a été adaptée en maintenant un réseau performant et un niveau élevé de qualité dans l'intérêt des usagers des transports publics.

Dans la deuxième phase de l'analyse du réseau RGTR, les autres lignes régulières de bus étaient évaluées. Ces travaux seront achevés début 2011.

Dans le cadre des réflexions d'intégrer des services à la demande dans l'offre du RGTR, le Verkéiersverbond a été chargé d'élaborer un système de transport à la demande en 2007 par le Ministre des Transports en fonction de l'époque.

Le projet a eu comme objectif de tester un concept de transport à la demande au niveau régional afin d'acquérir des expériences, à savoir comment un tel système puisse s'intégrer dans un concept de transport en commun national. Le projet pilote a pu faire ses débuts en juillet 2008 jusque fin juin 2010 dans le canton Capellen.

A la fin du projet pilote, le Verkéiersverbond avait rassemblé assez d'indices et les résultats vont être intégrés dans l'élaboration d'une restructuration du concept de bus national. Ces travaux ont été entamés et il est clair qu'à l'avenir un tel système de transport à la demande devrait être instauré dans les régions, où la fréquentation des lignes régulières laisse à désirer.

Le Verkéiersverbond remercie vivement les communes pour leur contribution financière et leur coopération productive tout au long de ce projet, ainsi que les utilisateurs pour leur participation au déroulement du projet pilote „Ruffbus Canton Capellen".

Voir carte en annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.5.1.4. Les groupes de travail

Le Verkéiersverbond participe de manière active aux groupes de travail suivants:

• Couloir bus
• Mobilité Douce
• Mobilité Réduite
• Sécurité dans les Transports Publics
• Commission tarifaire
• CESGR
• Comité des usagers
• Tourisme - Mobilité
• SMOT Belgique
• SMOT Saarland - Rheinland-Pfalz
• EU-Spirit
• E-Scheme

2.5.1.5. La promotion de formes alternatives de mobilité

Pendant l'année 2010, le Verkéiersverbond n'a pas manqué l'occasion de traiter le sujet « car-sharing », qui constitue une des nombreuses possibilités de promotion des mobilités alternatives. Nous avons participé à plusieurs work-shops et présentations, comme p.ex. « Mobilis 2010 » à Strasbourg et UITP à Bruxelles, conférences sur la mobilité urbaine en général, ce qui nous a permis d'acquérir un certain savoir-faire dans la matière.

2.5.2. La promotion de nouvelles technologies

2.5.2.1. Remarques introductives

Dans l'accord de coalition de 2009, le Gouvernement a consacré une section à sa politique de mobilité qu'il adoptera pour ses démarches futures. Il entend permettre aux usagers de *combiner* de façon optimale les transports publics et d'offrir des *chaînes de mobilité efficaces*; par ailleurs il souligne l'importance primordiale de la *qualité des connexions entre les différents modes de transport*. Le Verkéiersverbond identifie clairement quatre domaines qui sont étroitement liés à l'atteinte des objectifs précités et dans lesquels la télématique constitue un outil important :

1. l'information adéquate aux voyageurs
2. l'assurance de correspondances intramodales et intermodales
3. la mise à disposition d'outils de gestion et de supervision aux organisateurs, ainsi qu'aux exploitants des transports publics
4. la mise en œuvre d'une billettique électronique adaptée aux plus récentes évolutions technologiques

1. Information aux voyageurs

Les informations utiles pour les voyageurs sont les horaires, les correspondances possibles, ainsi que des messages contenant des informations générales et d'actualité du domaine des transports publics.
A des fins d'efficacité et de simplicité, il est important de ne publier que *sélectivement* les informations *utiles* et *spécifiques* aux différents endroits. Le fait d'informer les voyageurs de manière continue et efficace lors de leurs déplacements améliorera davantage l'image des transports publics, augmentera la confiance envers le système des correspondances et permettra ainsi d'améliorer la qualité du service en général. Cette amélioration de la qualité de service résultera à moyen terme dans une augmentation du nombre de voyageurs.

2. L'assurance des correspondances

L'assurance de correspondances intramodales et intermodales est atteinte en prenant en compte les données des déplacements des bus et des trains grâce à des systèmes de type ITCS2 et en faisant transiter ces informations à l'intérieur d'un réseau, et d'un réseau à un autre (bus-bus, bus-train, train-bus, train-train). Une telle assurance de correspondance pourra être appliquée aux points névralgiques de transfert intra- et inter-réseaux. Les critères d'assurance de correspondances ainsi que les délais d'attente sont à établir sélectivement avant leur mise en œuvre automatique ou semi-automatique.

Ces informations pourront d'un côté être utilisées pour informer les chauffeurs de bus et les conducteurs de trains d'attendre l'arrivée des voyageurs, désirant utiliser leur ligne ou leur train pour constituer leur chaine de mobilité, et bien sûr d'un autre coté pour informer adéquatement les voyageurs en déplacement.

3. La mise à disposition d'outils de gestion et de supervision aux organisateurs des transports publics ainsi qu'aux exploitants

En matière d'organisation quotidienne, les outils télématiques modernes permettront aux organisateurs des transports publics de superviser continuellement les déplacements en temps réel et surtout de réagir lors d'imprévus. Ainsi, il est possible de réagir en cas d'une avance ou d'un retard par rapport aux horaires par une intervention dans le pilotage des feux de signalisation lumineux. En cas de retard, il est possible de donner au bus une 'onde verte' afin de fluidifier le trajet.

4. La mise en œuvre d'une billettique électronique adaptée aux plus récentes évolutions technologiques.

Une billettique électronique adaptée aux plus récentes évolutions technologiques pourra répondre aux besoins des utilisateurs, des opérateurs et des critères de sécurité et d'interopérabilité nécessaire pour une mise en œuvre au niveau de la Grande-Région. Dans le cadre des préparations de la soumission publique pour les activités d'exploitation et de maintenance du système « e-go » (le système de billetterie électronique dans les transports publics), le Verkéiersverbond avait procédé à une analyse du système existant durant l'année 2009.

La phase d'évolution de la billetterie électronique « e-go » se caractérisera par la prise en compte des volets suivants :

– la modernisation du système ;
– l'introduction d'une nouvelle carte avec adaptation, voire augmentation de la sécurité au niveau central ;
– l'adaptation du système, afin de garantir une intégration optimale avec des systèmes similaires d'autorités organisatrices des pays voisins ;
– l'intégration du système de billetterie électronique dans le concept télématique des transports publics ;
– l'extension de la distribution de vente via internet (pour communes, revendeurs professionnels, particuliers).

Grâce à la mise en œuvre de nouvelles technologies de sécurisation, une utilisation multifonctionnelle de la carte permettra par exemple son intégration optimale pour une chaine de mobilité combinant les P+R et les transports publics.

2.5.2.2. Le schéma directeur pour l'évolution de la télématique dans les transports publics

Lors de l'analyse du système de billetterie électronique e-go, effectuée en 2009, il s'est avéré qu'il faut tenir compte du fait que la billetterie électronique ne constitue qu'un des domaines (ou champs d'action) de la télématique. Sommairement, la télématique dans les transports publics adresse plusieurs champs d'action : les systèmes d'aide à la gestion de l'exploitation ainsi que la collecte de données issues de ces systèmes, la transmission des données ainsi que les interfaçages, la gestion d'un recueil de données centralisé, l'information des horaires et autres informations de trajet aux clients, l'assurance de correspondances ainsi que les mesures pour réagir aux éventuelles anomalies, la billetterie électronique, l'archivage des données ainsi que l'évaluation des données, les processus transversaux de gestion de qualité.

Partant de ces connaissances, le Verkéiersverbond a mené durant l'année 2009 une réflexion approfondie concernant une analyse respectivement l'élaboration d'un concept télématique pour les transports publics. En février 2010, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a chargé le Verkéiersverbond de procéder à l'élaboration du schéma directeur pour la télématique dans les transports publics.

Le schéma directeur décrit la réalisation de la télématique dans le contexte des transports publics ; il décrit en détail les projets découlant des champs d'action et permet de les coordonner. Au-delà, il fournit des informations sur les coûts d'investissement et coûts de fonctionnement, ainsi que le positionnement chronologique de tous les projets jusqu'en 2015. Le schéma directeur constitue le cadre en matière de planification des projets, de spécifications techniques, voire de conformités, que les différents systèmes devront respecter afin de garantir une intégration parfaite au niveau national, tout en évitant des investissements redondants et des incompatibilités. En effet, la planification minutieuse offrira des opportunités en matière de synergies au niveau technique qui auront un impact favorable en vue d'une optimisation voire même une diminution des investissements.

2.5.3. La Centrale de Mobilité

La centrale de mobilité constitue la plate-forme de communication et l'enseigne du Verkéiersverbond. Les clients peuvent s'adresser à la centrale de mobilité pour toute question en rapport avec les transports publics. Au-delà, ils y trouvent un support en cas de problèmes ou de réclamations. L'horaire intégré est l'outil de travail le plus important des conseillers de mobilité et permet de fournir aux clients une information complète sur les possibilités et alternatives du déplacement d'une adresse à une autre.

La centrale de mobilité a pu se réjouir d'une fréquentation élevée et a marqué une présence lors de plusieurs manifestations en 2010.

L'événement phare de l'année 2010 a été l'ouverture en septembre de la deuxième antenne de la centrale de mobilité à Esch/Alzette, située dans la nouvelle gare Belval-Université.

2.5.3.1. L'horaire intégré – la pièce maîtresse de mobiliteit.lu

Le site « mobiliteit.lu » constitue la présence Internet de la centrale de mobilité qui peut se prévaloir d'une très haute fréquentation journalière. Il regroupe toutes les informations en matière de transports en commun et de mobilité douce. Le site permet aux clients non seulement de s'informer mais aussi de prendre contact avec les conseillers en mobilité, ou

bien de télécharger l'horaire intégré. L'horaire intégré permet à l'utilisateur de se faire composer à tout moment son propre trajet moyennant les transports publics. Il suffit de saisir les coordonnées (adresses ou arrêts) de départ et d'arrivée, ainsi que l'heure de départ et d'arrivée souhaitée. Aussi le système fournit-il les alternatives les plus intéressantes.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution du nombre de consultations de l'horaire intégré. Nous constatons encore une nette augmentation en 2010 par rapport à 2009. L'explosion des consultations en décembre 2010 avec un total de 640.951 requêtes est à imputer aux intempéries de neige et aux problèmes de circulation y liés. Notons également les pics de consultations en septembre, qui sont liés à la rentrée scolaire.

Voir graphique en annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.5.3.2. La centrale de mobilité en chiffres

La centrale de mobilité a encore pu augmenter son activité.

Le premier tableau ci-dessous retrace l'évolution des contacts recensés à la centrale de mobilité de 2009 à 2010, en distinguant entre le contact direct via le guichet et les requêtes par téléphone ou par courrier électronique. On peut constater une nette tendance à la hausse des contacts par téléphone et par e-mail.

Statistiques des contacts à la centrale de mobilité 2009/2010

	2009	2010	Variation
Contacts Guichet	343 925	359 021	4%
Contacts par téléphone	42 453	52 408	23%
Contacts par e-mail	746	1 024	37%
Total contacts	387 124	412 453	7%

Cette augmentation de l'activité dans la centrale de mobilité s'exprime aussi par une nette augmentation du nombre d'opérations de vente comptées en 2010.

Statistiques des opérations de vente de la centrale de mobilité 2009/2010

	2009	2010	Variation
Centrale de mobilité gare Luxembourg	173 217	203 856	17,7 %
Centrale de mobilité gare Belval-Université	0	431	-
Automates de vente	0	13 891	-
Total opérations de vente	173 217	218 178	26,0 %

2.5.3.3. Partenariats et conventions

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

Les principales sources de revenu du Verkéiersverbond sont d'une part les recettes dégagées via le support publicitaire Transit, exploité en régie par IP Luxembourg et puis la

commercialisation de l'abonnement M-Pass, lancé en 2009. Dans le cadre des collaborations permanentes, il faut citer aussi les partenariats avec la Rockhal et avec l'Université de Luxembourg.

2.5.3.3.1. Transit

Par le biais d'une convention conclue en 2006, le Ministère des Transports a délégué au Verkéiersverbond la gestion et la commercialisation des espaces publicitaires dans les transports publics. L'objectif de cette convention est de commercialiser les surfaces des autobus des différentes entreprises effectuant des services de transport public sur le réseau RGTR. Les recettes provenant de la régie publicitaire au profit du Verkéiersverbond sont affectées à des projets liés directement au développement des transports publics. Transit, dont le volet administratif de la commercialisation est assuré par un sous-traitant, est rapidement devenu une source de revenu importante pour le Verkéiersverbond. En 2010, 956 affiches publicitaires ont ainsi été apposées, issues d'un total de 130 vagues de campagnes pour 103 clients différents. Le nombre de bus mis à disposition par les différents acteurs est en augmentation permanente, pour atteindre le nombre de 390 en 2010.

Voir graphique en annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.5.3.3.2. M-Pass

Lancé en 2009, cet abonnement à tarif réduit, destiné aux salariés et commercialisé directement par le Verkéiersverbond, a pour objectif principal de sensibiliser à la fois les chefs d'entreprises et les salariés aux transports en commun.

À noter qu'en 2010 le Verkéiersverbond a souscrit 19 nouvelles conventions M-Pass, concernant en tout 972 personnes. Ainsi fin 2010, 1.758 M-Pass étaient en circulation, répartis sur 50 entreprises. Il est à remarquer que sans exception, tous les partenaires qui ont signé leur première convention en 2009 ont reconduit leur contrat en 2010.

Voir graphique en annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.5.3.3.3. La 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 et à titre expérimental. L'objectif était de changer 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 et jusqu'à 3 heures du lendemain. 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 a été prolongée de 3 ans à la rentrée 2008.

2.5.3.3.4. Université de Luxembourg

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 signé en 2008 une convention, réglant tous les détails pour les années universitaires 2008/2009 et 2009/2010. A noter qu'au premier semestre 2008/2009, 1 847 étudiants ont profité de cette formule. En 2009, 3.749 étudiants ont été comptés, répartis sur les deux semestres et pour 2010 ce chiffre s'élève à 4.391 étudiants.

2.5.3.3.5. Diverses conventions

Des accords occasionnels de partenariat ou de sponsoring sont conclus pour des événements ou manifestations sportifs ou culturels, le contenu de ces derniers variant fortement en fonction de la nature de la manifestation.

Les principales manifestations sportives soutenues en 2010 ont été le marathon de nuit en mai, le « Walfer Vollekslaf » et le « Escher Kulturlaf », tous les deux ayant eu lieu en septembre.

Le festival de Wiltz et le concert Rock-A-Field à Roeser ont été les principales manifestations culturelles soutenues par le Verkéiersverbond en 2010.

2.5.3.4. Distributeurs automatiques de titres de transport E-go

Après une courte période de test en 2009 avec 2 distributeurs automatiques de titres de transport, le Verkéiersverbond a procédé à la mise en route de 7 automates de vente supplémentaires. Ainsi, nous comptons 9 automates de vente en fonctionnement fin 2010. Ils ont été installés aux endroits suivants :

- Gare de Luxembourg (2)
- Esch-sur-Alzette (place de l'Hôtel de Ville)
- Ettelbruck (à l'intérieur de la Gare)
- Differdange (rue Emile Mark)
- Pétange (place du Marché)
- Dudelange (place de l'Hôtel de Ville)
- Findel (à l'intérieur de l'Aérogare)
- Gare Belval-Université
- P&R Bouillon

2.5.4. La communication

2.5.4.1. Une campagne générale d'image

L'axe central de la communication en 2010 était constitué d'une campagne d'image en faveur des transports en commun. Lancée au printemps, elle a eu pour objectif de promouvoir les avantages indirects des transports en commun. Le message de cette campagne a été le suivant : *Les transports en commun sont pratiques et vous gagnez du temps, car vous pouvez vous adonner à d'autres activités tout en vous déplaçant en sécurité.*
Ce message a été véhiculé via les quatre visuels suivants :
- Moi, je lis mon journal en roulant
- Moi j'écris des sms en roulant
- Moi je dors en roulant
- Moi j'épargne en roulant

La campagne s'est déclinée par des annonces dans la presse nationale, par affichage sur le réseau Cactus et par affichage sur les bus du réseau RGTR, TICE et AVL.

2.5.4.2. Le dépliant « TRAVEL SMARTER, LIVE BETTER »

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, le Verkéiersverbond a produit un dépliant d'information générale sur les transports en commun à Luxembourg. Ce dépliant au format pratique d'une carte de crédit a été tiré à 45.000 exemplaires et distribué durant la semaine de la mobilité lors d'actions de « street-marketing » à Luxembourg-ville, Esch/Alzette et Ettelbruck.

2.5.4.3. Les stands d'information

A côté de leur mission de conseil et de vente au guichet et au centre d'appel, les collaborateurs de la centrale de mobilité, appelés communément les conseillers en mobilité, ont fait de la promotion pour les transports publics lors de manifestations ciblées. Ces actions ont eu principalement pour but de toucher une nouvelle clientèle. Entre-temps, le stand avec ses couleurs typiques est bien connu et le public fait dorénavant le lien direct avec la centrale de mobilité à la gare de Luxembourg.
* CNS Hollerich (19 janvier)
* Porte ouverte Uelzechtlycée Dommeldange (18 mars)
* Club senior Dudelange (16 avril)
* Semaine verte Ecole Fieldgen Luxembourg (23 avril)
* Festival du vélo Differdange (25 avril)
* Foire de Printemps (1er au 9 mai)
* Journée d'Information mobilité au Uelzechtlycée Dommeldange (8 mai)
* The Night Run ING Europe Marathon (15 mai)
* RTL Environ Mind (1er juin)
* BEI Kirchberg (10 juin)
* Rock-A-Field à Roeser (27 juin)
* BGL BNP Paribas Kirchberg lors d'une journée consacrée à la sécurité (8 juillet)
* Braderie Luxembourg (Service de Guidance pour l'utilisateur) (30 août)
* Hôpital Kirchberg (8 septembre)
* Bâtiment Konrad Adenauer Commission Européenne (14 septembre)
* Foire écologique (17 au 19 septembre)
* Journée verte des Institutions Européennes Kirchberg (21 septembre)
* Communes de Schuttrange et Munsbach (22 septembre)

* Club senior Ettelbrück (30 septembre)
* Walfer Volleksla f (3 octobre)
* Interinstitutional Newcomers Fair (Commission Européenne, Bâtiment Jean Monnet, le 29 octobre)

2.5.4.4. La semaine européenne de la mobilité

Depuis 2009, le Verkéiersverbond est l'organisateur principal de la semaine européenne de la mobilité au Grand-Duché de Luxembourg. Sous le slogan 'Se déplacer mieux, vivre mieux', elle a eu lieu, comme chaque année, du 16 au 22 septembre et a connu un fort succès auprès des citoyens au niveau national, régional et local.

Soutenu par des actions de 45 communes, le Verkéiersverbond a organisé durant toute la semaine, en coopération avec ses partenaires, des actions ponctuelles au niveau national et a également assuré le volet de la communication et de la sensibilisation. A cette occasion, le Verkéiersverbond a présenté un nouveau dépliant au format pratique d'une carte de crédit. Ce dépliant d'information a eu pour objectif de présenter les alternatives existantes au transport individuel. Expliquant d'une part le fonctionnement des transports en commun au Luxembourg, il contient une liste des lignes régulières des différents réseaux, renseigne sur les tarifs en vigueur et résume toutes sortes d'informations utiles sur les transports publics à Luxembourg.
Ce dépliant a été distribué en 45.000 exemplaires durant toute la semaine de la mobilité dans les villes de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette et d'Ettelbruck lors de diverses actions de street-marketing. D'autre part, il est disponible à la centrale de mobilité.

2.5.4.4.1. Soirée Transport public

L'ouverture officielle de la semaine de la mobilité a eu lieu jeudi, 16 septembre au « den Atelier » à Luxembourg Hollerich.
En signe de remerciement à toutes les personnes travaillant étroitement et quotidiennement avec le Verkéiersverbond pour le bon fonctionnement du transport public, un apéro leur a été offert suivi d'un concert avec le groupe Cluster 5 ouvert au grand public.
A l'occasion de cette soirée, les 15 gagnants du tirage au sort de l'action 'Mam Vëlo op d'Schaff' se sont vus décerner les prix du concours en présence des sponsors et partenaires.

2.5.4.4.2. Journée Personnes à mobilité réduite

En étroite collaboration avec Info-Handicap, les Chemins de Fer Luxembourgeois, les Autobus de la Ville de Luxembourg et la compagnie d'aviation Luxair, une journée de sensibilisation a été organisée le 17 septembre afin de thématiser l'accès du transport public pour les personnes en situation de handicap, appelées plus communément les personnes à mobilité réduite ou PMR. Il s'agissait de montrer aux personnes en situation de handicap pour qui l'utilisation des transports en public est synonyme de « craintes », comment utiliser les transports en commun (et infrastructures y liées). Les participants ont eu l'occasion d'exprimer leurs besoins, nécessaires pour mieux pouvoir utiliser les transports publics, de la manière la plus intuitive et la plus autonome possible. La journée a été axée sur le dialogue.

Accueillis en gare de Mersch, les participants ont pris le train direction Luxembourg Gare. Après une visite de la gare et de ses environs, organisée par des agents des Chemins de Fer Luxembourgeois, le groupe a pris la direction de l'aéroport à bord d'un autobus mis à disposition par la Ville de Luxembourg. La visite de l'aéroport et de ses accessibilités a été

organisée par des agents de Luxair. A la fin de la journée, les participants ont pris un autobus des CFL pour rentrer à Mersch.

La journée a été prise en photo et filmée en vue de réaliser par la suite du matériel didactique.

2.5.4.4.3. Comité des usagers

La semaine européenne de la mobilité a été l'occasion pour organiser un colloque avec les acteurs principaux des transports publics du Grand-Duché de Luxembourg avec comme objectif la création d'un comité des usagers au niveau national. Ce colloque s'est tenu le 20 septembre dans la Chambre des Métiers à Luxembourg. Avec le soutien de Madame Veronika Zänglein, responsable de la Communauté des transports de la région de Trèves, les premiers échanges d'idées ont été récoltés et le comité des usagers devrait voir jour prochainement. Désignés par tirage au sort, les membres du comité auront dorénavant également la parole et pourront participer activement au bon fonctionnement et à l'amélioration des transports publics au Grand-Duché.

2.5.4.4.4. Nouvel affichage des arrêts de bus

Toujours dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, le Verkéiersverbond a présenté le 21 septembre le nouvel affichage pour les arrêts de bus dans les locaux du Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE). Dans une première phase test, les arrêts desservis par les TICE disposeront du nouvel affichage, qui reprendra des informations complémentaires à l'affichage actuel. Le nouvel affichage a fait déjà ses preuves dans beaucoup d'autres pays et le Verkéiersverbond veut également en faire profiter les usagers du transport en commun au Luxembourg.

2.5.4.4.5. Présentation des plans de la future gare d'Ettelbruck

Durant la semaine européenne de la mobilité, les commissions de l'environnement de la Nordstad ont invité les habitants de la Nordstad à découvrir les plans du projet d'aménagement de la future gare d'Ettelbruck, exposés durant plusieurs jours dans la commune d'Ettelbruck.

En coopération avec le groupe de travail 'Mobilité Nordstad', le Verkéiersverbond a organisé une conférence de presse le 21 septembre à Ettelbruck en présence des Ministres du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, des bourgmestres des communes de la Nordstad, des représentants de l'Administration des Ponts et Chaussées et des responsables des Chemins de Fer Luxembourgeois, afin de présenter à la presse les plans du projet d'aménagement de la future gare d'Ettelbruck.

2.5.4.4.6. Journée remerciement

Pour clôturer la semaine de la Mobilité, le Verkéiersverbond a organisé le 22 septembre, en étroite collaboration avec les Chemins de Fer Luxembourgeois, une matinée de remerciement dans le hall de la Gare de Luxembourg.

Cette année, le merci s'est exprimé par la distribution de produits utiles et par l'offre de services gratuits. Des jus de fruits frais pressés par « Juice-a-liscious », une bouteille d'eau

minérale « Viva », et des fleurs du fleuriste « A Fleur de Peau » ont été distribués aux usagers des transports en commun.

Les passants se sont aussi vus offrir un cirage au stand de l'association 'Stëmm vun der Strooss', un massage par les hôtesses de RelaxMax, ou bien une coupe de cheveux par « Coiffure Steff ».

L'action a été retransmise en directe sur les ondes de RTL Radio et un point de presse en présence du Ministre du Développement durable et des Infrastructures M. Wiseler et de la direction des Chemins de Fer Luxembourgeois a été organisé.

2.5.4.5. Action 'Mam Vëlo op d'Schaff' du 17 mai au 16 juillet 2010

282 équipes, totalisant 798 participants se sont rendues du 17 mai au 16 juillet à vélo sur leur lieu de travail. 27.146 trajets domicile-travail-domicile, soit un total de 193.993 km ont été effectués en vélo. Plus de 33 tonnes de CO2 ont ainsi pu être épargnées.

Avec l'action 'Mam Vëlo op d'Schaff' – à vélo au travail, lancée en 2008, le Verkéiersverbond incite à l'utilisation de la bicyclette auprès de tous les salariés ayant une activité professionnelle au Grand-Duché de Luxembourg. En collaboration avec le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, le Verkéiersverbond a visé également pour l'édition 2010 à encourager les déplacements actifs auprès des élèves et étudiants, fréquentant un lycée ou l'université au Grand-Duché de Luxembourg.
Afin de développer l'esprit d'équipe et de motiver des cyclistes néophytes, les participants se sont inscrits en groupes de 2, 3 voire 4 personnes. Chaque participant a pu choisir librement son itinéraire et ses horaires. L'objectif consistait à utiliser le vélo durant au moins 15 jours durant l'action. Pour n'exclure aucun participant, en particulier ceux qui viennent de loin, une combinaison avec l'utilisation des transports publics a également été encouragée.
Tout comme pour les éditions précédentes, chaque équipe, inscrite à l'action et ayant atteint l'objectif, a participé en septembre, lors de la Semaine de la mobilité, au tirage au sort pour gagner l'un des prix attrayants du concours.
Cette année le 1er prix a été remporté par l'équipe 'Les Pédaleurs de Norlux', c.-à-d. 1 week-end à Paris pour 4 personnes en TGV, 2ème classe, avec 2 nuits dans un hôtel 3 étoiles, d'une valeur totale de 1.600,00 €, offert par CFL-Evasion.

3. Transports aériens

3.1. Le domaine de la navigabilité et des opérations aériennes

3.1.1. Opérations aériennes

Le Grand-duché comptait au 31 décembre 2010 neuf compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate, en terminologie internationale) :

N° AOC	Exploitant	Flotte au 31-12-10
L-01	Luxair S.A.	3 Boeing 737-700 1 Boeing 737-800 6 Embraer 145 2 Embraer 135 4 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	12 Boeing 747-400F 1 Boeing 747-400BCF
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	1 Airbus A318 Elite 2 Embraer 135 Legacy 5 Bombardier Global Express 1 Bombardier Global 5000 3 Dassault Falcon 7X 3 Dassault Falcon 900 4 Dassault Falcon 2000 2 Bombardier Challenger CL604 1 Bombardier Challenger CL300 2 Gulfstream G200 1 Learjet 45
L-07	Ducair S.A.	3 Bombardier Learjet 35 1 Cessna 510 5 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères)
L-11	West Air Luxembourg S.A.	1 ATR72 Cargo 8 British Aerospace ATP Cargo
L-12	Luxaviation S.A.	1 Cessna 560XLS 1 Bombardier Challenger CL300
L-13	Flying Group Lux S.A.	1 Cessna 560XLS 2 Cessna 510 1 Dassault Falcon 900
L-14	Jetfly Aviation	1 Piaggio 180 Avanti
L-15	Strategic Airlines	1 Airbus A320

3.1.2. Navigabilité des aéronefs

Agréments de navigabilité

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

- Part M - onze organismes agréés pour la gestion de la navigabilité continue des avions ou hélicoptères ;

- Part 145 - deux ateliers agréés pour l'entretien des gros avions, un atelier agréé pour l'entretien des avions légers et un atelier agréé pour l'entretien d'hélicoptères sur l'aéroport de Luxembourg ;

- Part 147 - un organisme agréé pour la formation et la délivrance de qualification de type pour les mécaniciens titulaires d'une licence (Part 66).

Organismes agréés pour la gestion de la navigabilité continue des avions ou hélicoptères (Part M)	
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
Ducair S.A. – Luxembourg Air Ambulance	LU.MG.07
West Air Luxembourg S.A.	LU.MG.11
Luxaviation S.A.	LU.MG.12
Flying Group Luxembourg S.A.	LU.MG.13
Rotor Management S.A.	LU.MG.1002
JetFly Aviation S.A. Strategic Airlines	LU.MG.1003 LU.MG.15

Ateliers agréés pour l'entretien des avions (Part 145)	
Société	**N° agrément**
Luxair S.A.	LU.145.0001
Cargolux Airlines International S.A.	LU.145.0002
GA Maintenance S.A.	LU.145.0006
Ducair S.A. – Luxembourg Air Ambulance	LU.145.0009

Organisme agréé pour la formation et la délivrance de qualification de type pour les mécaniciens titulaires d'une licence (Part 147)	
Société	**N° agrément**
Cargolux Airlines International S.A.	LU.147.01

Sur le plan de la production de Produits et Matériels Aéronautiques, le Luxembourg compte aujourd'hui :

- Part 21/POA - une société agrée pour la production de matériels aéronautiques;

Organisme agréé pour la production de matériels aéronautiques (Part 21G)	
Société	**N° agrément**
EUROCOMPOSITES S.A.	LU.21G.01

3.1.3. Immatriculations 2010

Relevé des aéronefs

L'année 2010 s'est présentée comme une année stable pour l'aviation civile en général. Les opérations d'immatriculations (radiations et immatriculations) sont globalement restées en équilibre par rapport à l'année précédente.

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 290 aéronefs.

Le nombre de dossiers traités en 2010 était de 62, un chiffre légèrement croissant par rapport à 2009, dû à une récupération légère mais stable des opérations d'immatriculation en général (31 nouvelles immatriculations et 31 radiations).

La répartition des nouvelles immatriculations se fait selon le graphique à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Quant à la répartition des différentes catégories d'activité on peut constater que le secteur du transport commercial a régressé légèrement ce qui est majoritairement dû à des retards de livraison de certains aéronefs commerciaux qui ont été reportés en 2011. Les secteurs de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires sont restés constants.

Certificats émis en 2010

En vue de la reprise générale du secteur de l'aviation civile, on peut constater une hausse en matière des certificats individuels. En total 79 dossiers ont été traités en 2010.

Voir graphique à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

L'émission de certificats acoustiques a progressé par rapport à l'année précédente du fait que diverses mesures de réduction des nuisances sonores ont été mises en place. Le volume des certificats de navigabilité et des autorisations de vol restant inchangées.

3.1.4. Domaine des autorisations administratives

Travail aérien et manifestations :

En 2010 un total de 38 dossiers concernant divers travaux aériens et manifestations publiques ont été évalués et autorisés.

3.1.5. Domaine des droits de trafic

Opérations commerciales

Total applications: 550
Opérations: 1692
Opérations cargo charter: 460
Opérations avec passagers: 90
Opérations DGR: 22

Non-commercial Operations

Survol et atterrissages: 37
Autorisations diverses: 31

3.2. Le domaine de la navigation aérienne

3.2.1. Niveau national

Le bureau de la navigation aérienne se compose de trois agents spécialisés dans le domaine de la navigation aérienne et des aérodromes.

Les dossiers dont le bureau de la navigation aérienne a été saisi peuvent être ventilés comme suit: atterrissages hors aérodrome (5), constructions d'éoliennes (4), mises en place d'antennes (2), analyses d'impacte d'implantation de nouveaux bâtiments (3), feux d'artifices (10), utilisations de projecteurs lumineux *skytracer* (10), activations ou créations d'un espace aérien spécial temporaire pour drones (1), autorisations de survol de ballons à air chaud (1), lâchers de ballons (14).

De plus, 3 études aéronautiques ont été effectuées dans le cadre des missions liées à la supervision continue des héliports. Il s'agissait en l'occurrence d'analyses d'impact d'obstacles érigés en proximité des sites.

Une étude d'impact en relation avec l'implantation de nouvelles antennes satellites a été effectuée.

Une étude générale d'impact détaillée des immeubles au plateau du Kirchberg par rapport aux installations et opérations de l'aéroport de Luxembourg a été réalisée.

Dans l'accomplissement de sa mission de supervision, le bureau de la navigation aérienne s'est étroitement occupé des exploitants de l'aéroport de Luxembourg, notamment de lux-Airport et de l'Administration de la navigation aérienne (ANA). Un comité de pilotage des grands projets infrastructurels a été instauré. Le « local runway safety team » à l'aéroport de Luxembourg a été remplacé par le « airport safety commitee » comprenant les principaux décideurs. Ce groupe de décideurs est secondé par un groupe de travail « sécurité des aires de mouvements ».

Dans le cadre du système d'autorisations de conduite dans l'enceinte aéroportuaire instauré en 2008, la DAC a délivré 200 autorisations individuelles supplémentaires de circuler dans l'enceinte aéroportuaire. 217 autorisations ont été restituées. Ceci porte le nombre d'autorisations à 3027. Au cours de l'année 2010, 5 autorisations ont été temporairement retirées suite à des infractions de non respect des règles de priorités.

Dans le cadre de la supervision continue, le bureau de la navigation aérienne a procédé à des inspections de l'aérodrome de Noertrange et des héliports de la WSA à Sanem, de la NAMSA à Capellen ainsi que des hélistations des hôpitaux d'Ettelbruck et du Kirchberg. Suite à ces inspections la WSA et la NAMSA ont renoncé à leur autorisation.

17 hélistations temporaires situées dans les vignobles de la Moselle ont été autorisées. Une de ces hélistations a dû être réaménagée avant que l'autorisation ait été émise. Des inspections ont été faites.

En outre, le bureau de la navigation aérienne a assisté dans le cadre du « Télévie 2010 », pour ce qui concerne son domaine de compétences, à la délivrance d'une autorisation pour baptêmes de l'air.

Le bureau de la navigation aérienne a entamé le processus de supervision continue de l'ANA conformément au règlement (CE) N° 1315/2005 de la Commission du 8 novembre 2007 relative à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) N° 2096/2005.

3.2.2. Niveau communautaire

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

Les dispositions communautaires d'exécution suivantes ont été adoptées au courant de l'année 2010 :

- RÈGLEMENT (UE) No 73/2010 DE LA COMMISSION du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen ;
- RÈGLEMENT (UE) No 255/2010 DE LA COMMISSION du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;
- RÈGLEMENT (UE) No 691/2010 DE LA COMMISSION du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) No 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ;
- RÈGLEMENT (UE) No 929/2010 DE LA COMMISSION du 18 octobre 2010 modifiant le règlement (CE) No 1033/2006 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1 ;
- RÈGLEMENT (UE) No 1191/2010 DE LA COMMISSION du 16 décembre 2010 modifiant le règlement (CE) No 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

L'implémentation de ces exigences réglementaires supplémentaires pose un défi conséquent, d'autant plus qu'au niveau communautaire, l'on peut s'attendre encore à une multitude de règlements supplémentaires touchant aux domaines de la navigation aérienne et plus spécifiquement au domaine des aérodromes.

3.2.3. Eurocontrol

Au sein de la DAC, le bureau de la navigation aérienne agit comme point de contact pour la plupart des affaires en relation avec Eurocontrol.

Dans ce cadre, 31 approbations par correspondance ont été instruites et envoyées à Eurocontrol au courant de l'année 2010.

Le bureau de la navigation aérienne assiste régulièrement aux réunions du Groupe de Coordination de Maastricht (MCG) qui supervise les activités du Centre de contrôle de Maastricht (MUAC). Dans le cadre de la supervision du centre, le Luxembourg participe aux

réunions de coordination et de coopération des autorités de supervision (NSA – National supervisory authority) des pays Benelux et de l'Allemagne au sein du « 4 States NSA Committee ». Il s'agit d'appliquer des procédures spécialement conçues en coopération des 4 autorités pour la supervision de MUAC et de coopérer mutuellement dans la réalisation des tâches qui sont dévolues à ces autorités.

La conformité du Luxembourg face aux prescriptions d'EUROCONTROL est vérifiée dans un audit interne annuel LSSIP (Local Single Sky Implementation). Une partie du LSSIP sert de rapport annuel à la Commission Européenne dans le cadre du « Ciel Unique Européen ». Le rapport de l'année 2010 a été préparé en étroite collaboration avec l'ANA et Eurocontrol.

Le bureau de la navigation aérienne participe également aux travaux des organes de coordination et de décision, relatives au FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). 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. Un traité entre les 6 Etats a été signé le 2 décembre 2010.

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 civile, et d'instituer une Direction de l'Aviation Civile
- Règlement grand-ducal du 4 juillet 1990 réglementant les licences et qualifications des parachutistes ;
- Règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs ;
- Règlement grand-ducal du 17 août 1994 portant application de la Directive No 81/670/CEE du 16 décembre 1991 portant acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile ;
- Règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion.

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

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

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

Après l'audit de standardisation par les JAA/EASA qui a eu lieu du 19-22 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'accroitre, 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.

En 2010, un avant-projet de règlement grand-ducal concernant la tarification des prestations de services du Bureau des Licences a été élaborée et introduit dans la procédure.

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.

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 ayant les transports dans ses attributions. Le Bureau des Licences examine les dossiers lui soumis par les écoles de pilotage en vue de leur agrément.

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.

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

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.

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.

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.

3.3.3. 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 Examinateurs (MEA)

Actuellement, 7 médecins examinateurs sont agrées. Une liste est publiée sur notre site internet.

- 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.

3.3.4. Validations de licences étrangères

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

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

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

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.

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

3.4. Le domaine de la sécurité aérienne

3.4.1. Accidents / Incidents

Dans le cadre du « reporting » d'évènements par les opérateurs, 1195 évènements au total ont été comptabilisés. Le nombre de rapports est en augmentation par rapport à 2009 (1024 évènements). Il s'agit presque exclusivement de rapports obligatoires dans le cadre du « Mandatory Occurrence Reporting », les rapports volontaires étant encore très rares. La DAC a classé 10 de ces évènements comme accidents (selon la définition de l'OACI), 7 comme incidents graves, et 224 comme incidents, les autres n'ayant présenté aucune menace directe pour la sécurité aérienne. De plus, 226 de ces autres rapports peuvent être considérés comme rapports proactifs : il s'agit d'un rapport d'une menace pour la sécurité qui a été détectée et désamorcée avant de résulter dans un évènement indésirable.

La DAC a conduit des investigations et a émis plusieurs consignes de sécurité, visant principalement à améliorer la sécurité sur les aires de manœuvre en conditions de mauvaise visibilité.

3.4.2. SAFA

Le Luxembourg participe au programme d'inspection des opérateurs étrangers (SAFA) de la Communauté Européenne. L'EASA avait entamé en 2009 une série d'audits des programmes SAFA des Etats participants. La DAC, ayant été auditée en 2009, a pu clôturer toutes les non-conformités fin mars 2010, ce qui fait du Luxembourg le premier Etat à se mettre en conformité vérifiée pour le programme SAFA.

La DAC dispose de 7 inspecteurs qualifiés, qui ont tous reçus une formation récurrente en 2010. En 2010, 58 inspections ont été effectuées sur 44 opérateurs originaires de 24 Etats différents. Ce nombre est en hausse par rapport à 2009 (46 inspections). Les résultats suivants ont été notés :

- Pas de constatations : 47 inspections ;
- Constatations mineures, ne nécessitant aucune action corrective : 6 inspections ;
- Constatations majeures, ne mettant pas en péril la sécurité du vol mais nécessitant une action corrective : 3 inspections ;
- Constatations majeures, mettant en péril la sécurité du vol et nécessitant des actions correctives avant le départ de l'avion : 2 inspections.

Au-delà de l'action corrective immédiate et conformément aux règlements SAFA, la DAC est intervenue auprès des opérateurs impliqués et des autorités responsables des Etats d'origine.

3.4.3. Promotion de la sécurité

La distribution des informations par e-mail a été étendue et le nombre de personnes inscrites a plus que doublé en 2010, ayant atteint environ 470 inscriptions.

Un « Airport Safety Committee » a été institué avec comme sous-groupe un groupe de travail « Sécurité des aires de mouvements ». Ce groupe de travail collaboratif entre les opérateurs, les exploitants de l'aéroport et la DAC a reçu comme première mission d'améliorer la sécurité de la circulation de véhicules dans l'enceinte aéroportuaire. Dans ce but un dépliant multilingue a été réalisé et distribué et une réforme du permis de conduire aéroportuaire a été entamée.

3.5. Le domaine de la Sûreté aérienne

3.5.1. Volet national

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

Quatre inspecteurs sont affectés au Bureau des Inspection de la Direction de l'Aviation Civile. Les inspecteurs sont encadrés par un superviseur de la sûreté de l'aviation civile et un coordinateur qui organise leur travail.

Le travail du Bureau des Inspections consiste à faire des contrôles en matière de sûreté aérienne à l'aéroport et aux aérodromes, à contrôler les détenteurs d'AOC, les agents habilités et les chargeurs connus, à analyser les plans de sûreté de toutes les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Luxembourg, à assurer la formation et la certification des agents de sûreté à l'aéroport et à surveiller l'application des dispositions réglementaires lors de manifestations aériennes.

Le Luxembourg compte 15 agents habilités agréés par la Direction de l'Aviation Civile. Les agents habilités ont tous été soumis à un audit relatif à leur agrément. Depuis la mise en vigueur de la nouvelle législation communautaire en avril 2010, la Direction de l'Aviation Civile doit également agréer les chargeurs connus ; auparavant ces derniers étaient reconnus par les agents habilités.

La Police Grand-Ducale a assisté à la formation et la certification des agents de sûreté à l'aéroport dans des sessions de tests bimensuelles tenues à la Direction de l'Aviation Civile.

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

Institué en décembre 2006, ce programme permet la supervision des acteurs intervenant dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

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 au respect des dispositions de sûreté.

Le programme informatique e-PNCQ, mis en place en juin 2009, a été adapté à la nouvelle législation communautaire ainsi qu'aux besoins des inspecteurs. Il facilite la génération des statistiques et l'évaluation des contrôles de sûreté, transmises chaque année à la Commission européenne.

53 inspections ont été réalisées en 2010.

Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et le Comité de Sûreté aéroportuaire (CSA)

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 et communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile, a instauré le comité de sûreté aéroportuaire et lui a délégué une partie de ses missions de sûreté au niveau aéroportuaire. Les opérateurs aériens et l'aviation générale sont également représentés au sein du CSA. Il est prévu que le CONATSAC se réunit deux fois par an, tandis que le CSA se réunit huit fois par an.

3.5.2. Volet international

OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale)

L'Assemblée de l'OACI se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil. Les 190 États membres de l'OACI ainsi qu'un grand nombre d'organisations internationales sont invités à l'Assemblée, qui établira la politique mondiale de l'Organisation pour les trois prochaines années. En 2010, l'Assemblée s'est déroulée du 28 septembre au 8 octobre 2010. Le Luxembourg y était représenté par un fonctionnaire de la Direction de l'Aviation Civile.

ABIS

Le groupe de rotation ABIS a été fondé en 1980 et représente l'Autriche, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Irlande, la Suisse et le Portugal. Les directions de l'aviation civile des 7 pays coopèrent étroitement en vue d'assurer les intérêts des 7 pays au Conseil et à la Commission de Navigation aérienne. Les 7 Etats se sont réunis à trois reprises en 2010.

AVSEC

Le Luxembourg est représenté par la Direction de l'Aviation Civile au Comité AVSEC (Aviation Security) de l'Union européenne. Ce comité est composé d'experts des directions de l'aviation civile des Etats membres et a pour but d'adresser tous les points liés à la sûreté aérienne. Le comité se réunit tous les deux mois en format restreint aux Etats membres et en format élargi avec des représentants de l'industrie aérienne. En 2010 le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne (voir sous département juridique).

La DAC représente également le Luxembourg au sein du groupe de travail « fret » qui se penche sur la sécurisation du fret, du groupe de travail sur la base de données européenne

des agents habilités et expéditeurs connus ainsi que des réunions sur les scanners de sécurité.

3.6. Le Bureau juridique

Le département juridique de la DAC contribue à assurer la mise en conformité de la réglementation luxembourgeoise aux normes européennes et internationales et suit l'application de la législation en vigueur dans le domaine de l'aviation civile en coopération avec les différents bureaux techniques de la DAC.

Des représentants du département juridique assurent la représentation du Luxembourg au sein de différentes enceintes aéronautiques internationales et européennes, dont notamment auprès de l'OACI, de l'UE et de l'AESA.

Le département juridique a assuré le volet du contentieux administratif et des recours gracieux.

3.6.1. Mise en œuvre du Ciel unique européen

Le paquet « Ciel unique européen II » ou « Single European Sky (SES) II » met en place cinq nouvelles fonctions suivant les dispositions du dispositif cadre, le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n°549/2004, (CE) n°550/2004, (CE) n°551/2004 et (CE) n°552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen :

- Création d'une entité d'évaluation des performances (Performance Review Body), chargée d'assister la Commission européenne et les autorités de surveillance dans la règlementation de la performance (optimisation des flux aériens et réduction des retards)

Le Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne instaure un système de performance au niveau européen.

Le système de performance doit contribuer au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec ceux recensés dans le cadre de performance du plan directeur ATM, le tout dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.

Le système de performance doit fournir des indicateurs et des objectifs contraignants concernant certains de ces domaines et permettant d'atteindre pleinement et de maintenir les niveaux de sécurité requis ainsi que de fixer des objectifs dans d'autres domaines de performance clés.

Le système de performance doit être instauré et appliqué avec une vision à long terme des aspirations supérieures de la société.

Le système de performance doit s'appliquer aux services de navigation aérienne selon une approche porte-à-porte incluant les aéroports en vue d'améliorer les performances globales du réseau.

Le 29 juillet 2010 la Commission a désigné Eurocontrol comme entité d'examen de performances (Performance review body)

- Approche "réseau" de la gestion du réseau européen dans la perspective d'une amélioration des capacités, des routes, visant la création d'une entité de gestionnaire européen (network manager) dont la mise en route est prévue pour le mois de janvier 2011. L'instauration de ce gestionnaire permanent sera accompagnée par la mise en place d'une cellule de crise en cas de réduction des capacités du trafic aérien à l'instar de l'épisode de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en avril 2010.

- Création de "Coordonnateurs FAB" pour aider à la mise en place des blocs fonctionnels d'espace aérien (functional airspace blocks –FAB) à un niveau plus politique, que technique.

Dans ce cadre il y a lieu de mentionner la désignation de la Commission du 29 juillet 2010 de nommer M. Georg Jarzembowski, ancien membre du Parlement européen, coordinateur FAB.

Il échet de mentionner également que le 2 décembre 2010, les Ministres des Transports et des représentants militaires de haut niveau de Belgique, de France, d'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé à Bruxelles le traité entre Etats dénommé FABEC (Functional Airspace Block Europe Central).

Par leurs signatures, les six Etats établissent un bloc d'espace aérien fonctionnel commun pour organiser la gestion du trafic aérien indépendamment des frontières nationales. Avec cet accord, les Etats mettent en place un cadre pour les prestataires de services de navigation aérienne pour améliorer leur performance en termes de sécurité, d'impact sur l'environnement, de capacité, d'efficacité économique, de routes aériennes plus courtes et d'efficacité des missions militaires.

- L'EASA va renforcer la dimension "sécurité" de la gestion des réseaux ATM et au-delà de toute la chaîne de sécurité de l'aviation, à partir des exigences règlementaires de sécurité d'Eurocontrol.

- L'entreprise commune SESAR doit polariser ses efforts sur la recherche/ développement pour accélérer l'innovation technologique et soutenir les objectifs ambitieux du Ciel unique (pilier technologique).

Ci-après figurent d'autres textes d'application liés à la mise en œuvre du cadre SES II :

- Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;

- Règlement (UE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen ;

- Règlement (UE) n°1191/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 modifiant le règlement (CE) n°1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

3.6.2. Licences des contrôleurs de la circulation aérienne

La loi du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et son règlement d'application, le règlement grand-ducal du 8 novembre 2010 relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne, introduisent en droit national les licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

L'espace aérien européen demeure un des espaces de circulation les plus encombrés du monde. La fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance constituait un obstacle majeur à l'optimisation des performances dans le ciel européen. Dans le contexte général du Ciel unique européen, il était dès lors envisagé d'harmoniser les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne. L'une des initiatives prises était celle d'introduire une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettant la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de sécurité élevés. La mise en œuvre de la législation relative au Ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduit également la fragmentation dans ce domaine, ce qui se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne.

La loi sous examen se fonde sur les normes internationales existantes en matière de contrôle aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris des exigences linguistiques. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol, désignées communément par l'acronyme ESARR (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement). Conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 550/2004, la directive 2006/23/CE émargée a transposé en droit communautaire les exigences prévues par l'ESARR 5 relative aux contrôleurs de la circulation aérienne. La présente loi transpose par conséquent en droit national, tant les exigences communautaires qu'internationales (ESARR 5 d'Eurocontrol et l'Annexe 1 à la Convention relative à l'aviation civile internationale – licences du personnel), en matière de licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Au Grand-Duché de Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), créée par la loi du 21 décembre 2007 est la seule entité opérationnelle qui emploie des contrôleurs de la circulation aérienne.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. Elle répond à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE: impartialité et indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

3.6.3. La 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 22 novembre 2010 (règlement 1071/2010/UE).

La justification des règles applicables pour établir la liste des compagnies aériennes interdites est de deux ordres:

- la liste est une mesure préventive visant à préserver la sécurité de l'aviation. Elle a déjà joué un rôle dans un grand nombre de cas où la Communauté a réagi à des menaces sur la sécurité bien avant d'en arriver à la mesure extrême qui consiste à imposer des restrictions;
- la liste sert également de dernier recours lorsque des problèmes graves de sécurité persistent, en imposant des restrictions et en interdisant l'accès à l'espace aérien européen. Ces mesures incitent fortement à remédier aux défaillances concernant la sécurité.

S'agissant des transporteurs aériens établis dans l'Union européenne, sur la base d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des appareils de certains transporteurs de l'Union, ainsi que d'inspections et d'audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont imposé des mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. Ainsi, la Grèce a fait part du retrait du certificat de transporteur aérien (CTA) et de la licence d'exploitation de *Hellas Jet* le 2 novembre 2010, suite à l'arrêt de ses activités le 30 avril 2010. L'Allemagne a indiqué que le CTA du transporteur aérien *ACH Hamburg* avait été suspendu le 27 octobre 2010 et que celui du transporteur aérien *Advance Air Luftfahrtgesellschaft* avait été limité le 30 septembre 2010 de manière à exclure un aéronef immatriculé D-CJJJ. L'Espagne a confirmé que la suspension du CTA de *Baleares Link Express* à partir du 9 juin 2010 était maintenue. La Suède a annoncé que le CTA de *Viking Airlines AB* avait été suspendu le 29 octobre 2010.

Le Portugal a fait savoir que, suite à de graves préoccupations concernant la sécurité de l'exploitation et le maintien de la navigabilité des aéronefs exploités par deux transporteurs aériens portugais, *Luzair* et *White*, et suite à des consultations qui se sont tenues avec la Commission le 25 octobre 2010, il avait été décidé de renforcer le contrôle continu de ces transporteurs afin de s'assurer qu'ils procèdent à la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives adéquat dans les délais prévus. Le Portugal a signalé au comité de la sécurité aérienne une amélioration des performances du transporteur aérien White.

S'agissant des transporteurs aériens non établis dans l'Union européenne, la liste « noire » a été étendue pour inclure désormais tous les transporteurs aériens certifiés de la République islamique d'Afghanistan. Avec cette mise à jour, l'interdiction précédente affectant un

transporteur afghan (Ariana Afghan Airlines) a été élargie à tous les transporteurs aériens certifiés en Afghanistan, en raison des carences identifiées dans le système de surveillance de la sécurité de l'aviation civile en Afghanistan autant que des carences en matière de sécurité affectant plusieurs transporteurs de ce pays. Plusieurs interdictions avaient été déjà décidées au niveau national concernant l'exploitation de la compagnie *Kam Air* dans l'UE. La Commission reconnaît les efforts du gouvernement afghan et de son engagement pour réformer le système actuel de l'aviation civile et pour améliorer la sécurité, néanmoins les efforts entrepris restent insuffisants.

En raison des carences persistantes concernant l'exploitation et l'entretien de *Mauritania Airways* identifiées au cours d'inspections en piste effectuées dans plusieurs États membres de l'UE, ce transporteur est également interdit. Cette mesure s'appliquera également avec cette mise à jour à tout autre transporteur agréé en Mauritanie. Ceci est une conséquence des carences du système de surveillance de l'aviation civile en Mauritanie identifiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre de son programme universel de surveillance de la sécurité.

Par ailleurs, étant donné que de nouveaux transporteurs aériens ont été établis au Gabon (Afric Aviation) et au Kirghizistan (CAAS), lesdits transporteurs ont été ajoutés à la liste puisque l'ensemble des compagnies aériennes de ces États est soumis à des restrictions d'exploitation en raison des insuffisances des autorités compétentes de ces États quant à leur capacité de faire face à leur responsabilité en matière de surveillance de la sécurité aérienne.

La liste européenne inclut avec cette mise à jour l'ensemble des transporteurs aériens de 19 États, soit 276 transporteurs aériens connus, dont les opérations sont entièrement interdites dans l'Union européenne : Afghanistan, Angola, Bénin, République du Congo, République Démocratique du Congo, Djibouti, Guinée équatoriale, Gabon (à l'exception de trois transporteurs soumis à des restrictions d'exploitation dans l'UE), l'Indonésie (à l'exception de six transporteurs), Kazakhstan (à l'exception d'un transporteur soumis à des restrictions d'exploitation dans l'UE), Kirghizstan, Liberia, Mauritanie, Philippines, Sierra Leone, Sao Tomé-et-Principe, Soudan, Swaziland et Zambie.

La liste inclut également quatre transporteurs aériens individuels: Blue Wings Airlines certifiée au Surinam, Meridian Airways du Ghana, Siem Reap Airways International du Cambodge et Silverback Cargo Freighters du Rwanda.

En outre, la liste inclue dix transporteurs aériens qui peuvent continuer leur exploitation dans l'UE en étant soumis à des restrictions d'exploitation strictes: Air Astana certifiée au Kazakhstan comme mentionné plus haut, Air Koryo certifiée en République Démocratiques de Corée, Airlift International certifiée au Ghana, Air Services Comores, Afrijet, Gabon Airlines et SN2AG du Gabon, Iran Air, TAAG Angolan Airlines et Ukrainian Mediteranean Airlines.

3.6.4. La réglementation en relation avec le Bureau des Licences

L'avant-projet de règlement grand-ducal instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissances de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs a pour objet de fixer le taux et les modalités de perception des taxes dues pour les actes administratifs liés aux licences, qualifications et reconnaissances de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs d'une part et le montant des redevances liées aux inspections et aux contrôles en relation avec les licences, qualifications et reconnaissances

de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs d'autre part.

A l'heure actuelle, tous les services prestés par la Direction de l'Aviation Civile en matière de délivrance de licences et d'attestation de qualifications du personnel de conduite d'avion et du personnel d'entretien d'aéronefs sont gratuits. Cette situation ne reflète cependant pas l'harmonisation des tarifications en Europe en matière de l'aviation générale. En effet, ces services sont payants dans tous les Etats membres et ceci depuis longtemps. La gratuité de ces actes au Luxembourg est de nature à générer un afflux incontrôlable de demandes de prestations aéronautiques vers le Grand-Duché de Luxembourg.

Afin de remédier à cette situation et pour éviter le risque d'une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes, le règlement précité a comme but principal de fixer par règlement grand-ducal des taxes et redevances en fonctions des coûts engendrés.

A cette fin, l'avant-projet de règlement grand-ducal fixe le taux des taxes liées aux actes administratifs de délivrance, de renouvellement et d'approbation de licences, qualifications et agréments dus à l'autorité compétente pour l'émission de cet acte administratif.
Les taxes sont perçues pour compte de l'Etat par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines. L'avant-projet de règlement grand-ducal fixe également le montant des redevances à percevoir à titre rémunératoire par l'entité chargée des missions de contrôle et d'inspection pour compte de la Direction de l'Aviation Civile. La société anonyme « Agence luxembourgeoise pour la Sécurité aérienne » est l'entité chargée d'effectuer les missions de contrôle et d'inspection pour compte de la Direction de l'Aviation Civile.

En sa séance du 19 mars 2010 le Conseil de Gouvernement a approuvé l'avant-projet de règlement grand-ducal précité qui est ainsi passé au stade de projet de règlement grand-ducal.

Les avis du Conseil d'Etat et des Chambres professionnelles saisies à ce sujet sont parvenus entretemps à la Direction de l'Aviation Civile et ne s'opposent pas formellement à la mise en place d'un tel règlement de sorte que plus rien ne s'oppose désormais à ce que le projet de règlement grand-ducal en question puisse être finalisé, publié et entrer en vigueur au courant de l'année 2011.

3.6.5. La réglementation en relation avec la sûreté aérienne

Avant-projet de règlement grand-ducal fixant la structure du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS)

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal entend créer un cadre légal pour la structure organisationnelle du PNS telle qu'elle se présente à l'heure actuelle au Grand-Duché de Luxembourg en se basant à cet effet sur des considérations tant internationales que nationales gouvernant la matière en question.

Tout d'abord, la raison d'être du PNS de l'Etat luxembourgeois y est exposée moyennant la définition de son contenu et des objectifs principaux poursuivis ainsi que par la délimitation de son champ d'application.

Ensuite, l'avant-projet de règlement en question retrace les diverses modalités sous-tendant le maniement de la confection du PNS dont notamment les procédures d'élaboration, d'adoption, d'exécution ainsi que d'amendement du PNS.

Par ailleurs, l'avant-projet de règlement sous rubrique fixe à travers la procédure de désignation des destinataires du PNS ainsi qu'à travers les modalités de diffusion du PNS et à travers la procédure de distribution du PNS les règles relatives à l'intérêt légitime à disposer des parties appropriées du PNS ainsi que les règles relatives à la diffusion d'informations du PNS lesquelles sont cependant assorties de mesures garantissant le niveau de confidentialité requis par la législation pertinente en vigueur.

Finalement, le texte visé opère un partage clair et net des responsabilités qui incombent dans le cadre de la confection et de l'exécution du PNS aux divers acteurs y impliqués de telle sorte qu'il n'existe guère de place à une interprétation divergente quant au sens et à la portée de telle ou de telle disposition figurant dans le PNS de l'Etat luxembourgeois.

En sa séance du 17 septembre 2010 le Conseil de Gouvernement a approuvé l'avant-projet de règlement grand-ducal précité qui est ainsi passé au stade de projet de règlement grand-ducal et a décidé en outre de le faire bénéficier de la procédure d'urgence étant donné qu'il a trait à la sûreté dans le domaine de l'aviation civile luxembourgeoise et touche donc ainsi aux plus hauts intérêts de la protection nationale ce qui lui confère d'office un certain degré de priorité.

Les avis des chambres professionnelles saisies à ce sujet sont parvenus entretemps à la Direction de l'Aviation Civile et n'appellent pas de commentaires particuliers de sorte que plus rien ne s'oppose désormais à ce que le projet de règlement grand-ducal en question puisse être publié et entrer en vigueur au courant de l'année 2011.

Avant-projet de règlement grand-ducal fixant la structure du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ)

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal entend créer un cadre légal pour la structure organisationnelle du PNCQ telle qu'elle se présente à l'heure actuelle au Grand-Duché de Luxembourg en se basant à cet effet sur des considérations tant internationales que nationales gouvernant la matière en question.

D'une façon générale, le PNCQ est non seulement destiné à permettre le contrôle du respect des dispositions du PNS, il est avant tout destiné à garantir l'efficacité du PNS.

Tout d'abord, la raison d'être du PNCQ de l'Etat luxembourgeois y est exposée moyennant la définition de son contenu et des objectifs principaux poursuivis de par son contenu ainsi que par la délimitation de son champ d'application.

Ensuite, l'avant-projet de règlement grand-ducal en question retrace les diverses modalités sous-tendant le maniement de la confection du PNCQ dont notamment les procédures d'élaboration, d'adoption, d'exécution ainsi que d'amendement du PNCQ.

Par ailleurs, l'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique fixe à travers la procédure de désignation des destinataires du PNCQ ainsi qu'à travers les modalités de diffusion du PNCQ et la procédure de distribution du PNCQ les règles relatives à l'intérêt légitime à disposer des parties appropriées du PNCQ ainsi que les règles relatives à la diffusion d'informations du PNCQ lesquelles sont cependant assorties de mesures garantissant le niveau de confidentialité requis par la législation pertinente en vigueur.

Finalement, le projet précité assure à travers les exemptions au champ d'application du PNCQ que les contrôleurs PNCQ peuvent exécuter leurs missions professionnelles spécifiques de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

luxembourgeoise sans encourir un quelconque danger de poursuite disciplinaires et/ou pénales.

En guise de conclusion, on peut dire que le texte sous rubrique opère un partage clair et net des responsabilités qui incombent dans le cadre de la confection et de l'exécution du PNCQ aux divers acteurs y impliqués de telle sorte qu'il n'existe guère de place à une interprétation divergente quant au sens et à la portée de telle ou de telle disposition figurant dans le PNCQ de l'Etat luxembourgeois.

En sa séance du 17 septembre 2010 le Conseil de Gouvernement a approuvé l'avant-projet de règlement grand-ducal précité qui est ainsi passé au stade de projet de règlement grand-ducal et a décidé en outre de le faire bénéficier de la procédure d'urgence étant donné qu'il a trait à la sûreté dans le domaine de l'aviation civile luxembourgeoise et touche donc ainsi aux plus hauts intérêts de la protection nationale ce qui lui confère d'office un certain degré de priorité.

Les avis des Chambres professionnelles saisies à ce sujet sont parvenus entretemps à la Direction de l'Aviation Civile et après le remaniement du projet de règlement grand-ducal sous rubrique sur base de propositions de modifications pertinentes qui nous sont parvenues de la part de la Chambre de Commerce ainsi que de modifications insérées audit projet de notre propre initiative plus rien ne s'oppose désormais à ce que le projet de règlement grand-ducal en question puisse être publié et entrer en vigueur au courant de l'année 2011.

Avant-projet de règlement grand-ducal fixant les conditions d'agrément des agents habilités et des chargeurs connus ainsi que les conditions de désignation des clients en compte en matière de contrôle de sûreté aérienne

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal intervient dans le cadre des activités aéroportuaires liées au maniement du fret et du courrier.

A ce titre, il vise à abroger le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus en matière de contrôles de sûreté aérienne en raison de la mise en vigueur de règlements européens en la matière qui ont modifié de fond en comble tant la terminologie afférente que le déroulement des procédures pertinentes applicables jusqu'à présent dans le domaine en question.

Par ailleurs, la législation européenne applicable dès à présent a opéré de profonds changements quant aux contrôles de sûreté à mettre en œuvre par les agents habilités respectivement par les chargeurs connus.

La raison d'être dudit avant-projet de règlement grand-ducal se place donc, au vu des constats réalisés aux deux alinéas précédents, dans un contexte plus vaste et tient à des considérations tant internationales que nationales.

En guise de conclusion on peut donc dire que le texte sous rubrique vise à spécifier, définir et à compléter au niveau national les normes de base communes et les mesures détaillées applicables aux activités de fret et du courrier telles que prévues par la réglementation européenne et nationale pertinente en la matière.

En sa séance du 17 septembre 2010 le Conseil de Gouvernement a approuvé l'avant-projet de règlement grand-ducal précité qui est ainsi passé au stade de projet de règlement grand-ducal et a décidé en outre de le faire bénéficier de la procédure d'urgence étant donné qu'il a trait à la sûreté dans le domaine de l'aviation civile luxembourgeoise et touche donc ainsi

aux plus hauts intérêts de la protection nationale ce qui lui confère d'office un certain degré de priorité.

Les avis des Chambres professionnelles saisies à ce sujet sont parvenus entretemps à la Direction de l'Aviation Civile et après le remaniement du projet de règlement grand-ducal sous rubrique sur base de propositions de modifications pertinentes qui nous sont parvenues de la part de la Chambre de Commerce et de LuxairCARGO, plus rien ne s'oppose désormais à ce que le projet de règlement grand-ducal en question puisse être publié et entrer en vigueur au courant de l'année 2011.

Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables

La législation européenne applicable dès à présent en la matière a opéré de profonds changements quant aux conditions d'accès à l'aéroport ainsi quant aux contrôles de sûreté y applicables.

L'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique vise donc à abroger dès son entrée en vigueur l'ancien règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

Une ébauche de texte très avancée a été élaborée au courant de l'année 2010 par les soins de la Direction de l'Aviation Civile en collaboration étroite avec la Police grand-ducale et l'Administration des Douanes et Accises sur la base des nouveaux critères posés récemment dans ce domaine par la réglementation européenne pertinente en la matière.

Les textes communautaires afférents

Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant des procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne ;

Règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;

Règlement (UE) n° 357/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Règlement (UE) n° 358/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Règlement (UE) n° 573/2010 de la Commission du 30 juin 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;

Règlement (UE) n° 297/2010 de la Commission du 9 avril 2010 modifiant le règlement (CE) n° 272/2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile ;

Décision C (2010) 774 de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 ;

Décision C (2010) 2604 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 ;

Décision C (2010) 3572 de la Commission du 30 juin 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008.

3.7. Le Bureau des relations internationales

Au cours de l'année 2010 beaucoup de contacts bilatéraux ont été menés avec des pays tiers en vue de revoir les arrangements bilatéraux en place ainsi que de créer des arrangements nouveaux et de conclure des accords aériens nouveaux afin de permettre à la fois aux opérateurs luxembourgeois de développer leurs relations aériennes mais aussi aux compagnies étrangères de desservir le Luxembourg.

Ainsi un accord aérien a été paraphé et un mémoire d'entente signé avec le Cap Vert ce qui a permis à la compagnie LUXAIR de démarrer des vols passagers vers cette destination. L'accord aérien avec le Bahrain qui datait du début des années quatre-vingt dix a été renégocié afin de se conformer aux dispositions communautaires et par la même occasion un nouveau mémoire d'entente a permis de libéraliser les relations aériennes entre nos deux pays. Un autre dossier important qui a connu un développement positif en 2010 a été celui du Japon. Des négociations bilatérales avec le Japon ont permis de lever en partie les restrictions dont était affecté CARGOLUX et permettent à notre compagnie de poursuivre son développement au Japon y compris la desserte d'un deuxième aéroport (en plus de Komatsu), à savoir l'aéroport de Kansai.

Beaucoup de contacts avec des pays avec lesquels le Luxembourg a déjà des relations bilatérales en place ont été menés en vue de revoir les arrangements en question afin de permettre le développement futur des relations aériennes, notamment avec le Vietnam, la Chine, Hong Kong, la Corée du Sud, le Soudan, le Tchad, le Côte d'Ivoire, l'Arabie Saoudite, etc. Avec certains de ces pays des arrangements temporaires supplémentaires dans le domaine du fret aérien ont été conclus et des réunions bilatérales sont déjà prévues pour 2011.

Au niveau communautaire, la Commission a poursuivi un bon nombre de négociations avec des pays tiers accumulant le nombre d'accords horizontaux paraphés ou signés en vue de mettre en conformité les relations bilatérales des pays membres avec la législation communautaire. Mais aussi des négociations d'accords verticaux ont été menées par la

Commission, pour ne mentionner que les plus importantes, à savoir l'accord conclu avec le Canada et les négociations entamées avec le Brésil qui devraient se poursuivre et se conclure en 2011.

3.8. Gestion de la qualité

La gestion interne du courrier a été réorganisée autour d'un logiciel multifonctionnel qui a été spécifiquement adapté aux processus internes voulus. Le nouveau système permet un meilleur suivi, surtout pour des dossiers nécessitant une collaboration de plusieurs bureaux.

3.9. Administration de la navigation aérienne

L'aéroport de Luxembourg joue un rôle important pour la grande région, tel sur le niveau du transport des passagers que sur le niveau du transport du fret aérien. Ainsi, les tâches de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) sont très diverses et peuvent être réparties en deux volets. D'un côté, les différents services de l'ANA offrent un service aéroportuaire de haute qualité, de l'autre côté sont les tâches liées à la collaboration avec les organisations internationales, tel que le FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), et celles nécessaires afin d'être conforme aux obligations imposées et par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et par la Commission européenne par son volet réglementaire du « Ciel unique européen ».

Le FABEC a pour mission d'offrir aux utilisateurs de l'espace aérien un maximum de sécurité et de performance de services possibles, surtout en optimisant les routes aériennes. Ainsi un nombre considérable de collaborateurs de l'ANA participent à des *Steering Committees* de FABEC. Les efforts des membres de FABEC ont comblé dans la signature le 2 décembre 2010 du « *FABEC States Agreement* » entre les autorités civiles et militaires des états membres.

3.9.1. Service administratif (ADM)

En ce qui concerne l'unité des finances du service ADM, il est important de mentionner qu'en mai 2010 a été élaboré en étroite collaboration avec EUROCONTROL la première version officielle du Strategic Business Plan (SBP) pour les années 2010-2014. En appliquant la méthodologie du Strategic Planning & Performance Assessment Tool (SPPAT), l'Administration de la navigation aérienne sera capable de gérer les importants défis du futur et en particulier la maintenance de la conformité de la réglementation du Ciel unique européen (SES) et du FABEC. Il s'y ajoute que l'ANA maintiendra une attitude d'amélioration constante de sa performance globale avec l'aide de SPPAT.

LE SBP s'intègre dans le Project Management de l'ANA et est considéré comme une base importante pour l'ANA de réaliser sa vision et en même temps d'être en conformité avec le paquet du SES II.

En ce qui concerne le service administratif, la fonction du Coordinateur a réussi à établir un processus de coordination et de communication efficace entre les différents services et la Direction de l'ANA. Vu le fait que les services opérationnels travaillent en tournées H24, il était primordial de garantir une communication et une coordination continue à toute heure, répondant aux obligations de certification.

La nouvelle unité achat a étroitement accompagné les procédures ouvertes du service électrotechnique (ELE) pour l'acquisition d'un nouveau système de contrôle et de visualisation du balisage lumineux aéroportuaire (ALCMS – Airfield Lighting Control and Monitoring System) et du service d'incendie et de sauvetage (SIS) pour l'achat de nouveaux camions anti-neige. De même, l'unité achat a été responsable des procédures restreintes et négociées pour des marchés aussi variés que la photogrammétrie de l'aéroport, la pose de nouveaux câbles moyenne tension, l'acquisition de multiplexeurs, les travaux d'aménagement pour le nouvel aéronef 747-8F, l'acquisition de produits de déverglaçage ou divers contrats d'entretien.

3.9.2. Service des opérations aéronautiques (AIS)

Des travaux d'adaptation des taxiways à l'Aéroport de Luxembourg pour accueillir prochainement l'aéronef 747-8F ont été l'une des tâches majeures de l'AIS et du service ELE en 2010.

Ces travaux ont commencé en août 2010 et ont été faits en collaboration avec les différents services de l'ANA. Ils consistent dans des adaptations ponctuelles des voies de circulation existantes, notamment des virages, permettant à ces nouveaux avions, disposant d'ailes plus larges, de circuler en toute sécurité à partir du taxiway en direction de la piste. La piste restera non affectée de ces transformations.

En raison du fait que ces travaux se déroulent pendant la nuit ils imposeront un impact limité sur le trafic aérien. Ces travaux d'amélioration des infrastructures aéroportuaires s'inscrivent dans la politique de développement durable poursuivie par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures en ce qu'elles permettent d'accueillir des aéronefs de nouvelle génération moins bruyants et moins polluants. En effet, l'aéronef 747-8F, un avion dérivé du 747-400F, aura un noise footprint réduit de 30 % par rapport à celui du 747-400F et émettra 15% d'émissions en moins.

3.9.3. Service Communication, Navigation et Surveillance (CNS)

Dans le cadre des normes et pratiques recommandées par l'OACI, il a été procédé à des vérifications biannuelles des systèmes d'atterrissage automatique des avions (ILS-Instrument Landing System) par des firmes spécialisées dans le domaine des calibrations en vol.

Un nouveau système d'enregistrement des communications et images radar a été installé qui permettra de reproduire la situation exacte de l'environnement de travail des opérateurs radar et des aiguilleurs du ciel, et ceci synchronisé en message audio et en image vidéo, fonction qui n'était pas disponible jusqu`à présent. Ce système servira à l'unité « Safety » comme outil de travail lors des analyses et investigations d'incidents ou d'accidents. Enfin, le nouveau système sera utilisé à des fins d'entrainement et de perfectionnement par les contrôleurs aériens.

RAPNET (Regional ATS Package Switched Network) est le réseau international d'échange de données aéronautiques entre l'ANA et les ANSPs adjacentes. Or, une régulation de la Commission Européenne recommande l'échange des données y afférentes au plan international à partir du 20 avril 2011 moyennant la technologie IP (Internet Protocol) et non plus par voie de communication X25. A cette fin, l'infrastructure du réseau RAPNET a subit une mise à jour et a été adaptée aux besoins spécifiques (ajout de deux systèmes

informatiques dit « PASSPORT » afin de permettre l'échange des données aéronautiques par voie IP).

3.9.4. Service électrotechnique (ELE)

Le service électrotechnique a contribué au projet de la mise en conformité des voies de circulation pour l'accueil de l'avion du type 747-8F pour le volet balisage lumineux aéroportuaire.

Un autre projet ambitieux qui a été lancé est la mise en place d'un système d'information géographique du site aéroportuaire sur base des coordonnées nationales.

Une mise en œuvre fut réalisée en collaboration avec le service ATC, il s'agit du projet de renouvellement complet du système de balisage lumineux de l'aéroport avec adaptation aux futures procédures LVP (Low Visibility Procedure) et au nouveau type d'aéronef B747–8F.

3.9.5. Service du contrôle de la circulation aérienne (ATC)

Hormis le contrôle et le traitement de 80.000 mouvements d'aéronefs, les activités du Service ATC se sont focalisées sur 2 éléments principaux, le contrôle d'aérodrome des mouvements au sol et l'adaptation de l'espace aérien.

Une mise en œuvre d'un plan d'action relatif à l'amélioration du contrôle des mouvements au sol à l'aéroport est en élaboration. Il s'en suit une élaboration et édition des spécifications techniques et opérationnelles pour l'implémentation d'un instrument de surveillance « radar sol » (A-SMGCS), ainsi que le lancement d'une procédure européenne de soumissions d'offres pour le projet A-SMGCS.

De nombreuses études d'experts externes tels que Helios, Austrocontrol et Skyguide furent réalisées sur une amélioration des procédures en cas de mauvaise visibilité. (LVP, Aire sensible ILS, interface parkings). Le lancement d'un programme de recherche et de validation sur le simulateur ATC, Tour de contrôle 360° 3D fut réalisé par l'institut néerlandais de recherche aéronautique NLR, afin d'évaluer et de valider le processus d'amélioration des procédures et instruments nécessaires pour une opération par mauvaise visibilité.

Le lancement du projet sur des mesures « contingency » avec une élaboration d'une solution nouvelle tour de contrôle « contingency » fut établi pour des procédures en cas d'urgence, technique ou opérationnelle.

Parallèlement à ces projets l'ATC s'est occupé de l'adaptation et de l'extension de l'espace aérien TMA (Traffic Management Advisor), suite au changement de la configuration de l'espace aérien français voisin (projet dénommé : « FL 165 »). Suite à ce projet s'en suit une élaboration et une édition de nouvelles *Letters of Agreements* avec les prestataires de service voisins de la France, de l'Allemagne, de la Belgique et de secteurs militaires adjacents. Il y a également eu une élaboration et une mise en œuvre de nouvelles routes de départ et d'arrivée en connexion avec les secteurs adjacents Sud et Est, ainsi qu'une étude et un recensement des capacités de surveillance radar pour l'espace aérien luxembourgeois. Le lancement d'un projet pour la réduction des séparations entre aéronefs en vol pour l'amélioration de la situation complexe en fut établi.

3.9.6. Service météorologique (MET)

Afin de perfectionner le recrutement des agents, les matières des examens d'entrée ont été revues, tout comme les cours de formation initiale à l'étranger aux écoles de Météo-France, de l'Ecole nationale de l'aviation civile et du *Deutscher Wetterdienst.*

Le 14 décembre 2010 le service MET est devenu membre auprès de MET Alliance qui regroupe plusieurs services météorologiques européens dans le but entre autres d'entretenir le contact avec FABEC.

Suite à la demande de la compagnie Luxair concernant une planification à l'avance de leurs vols en relation avec des conditions météorologiques significatives, le service MET prépare et envoie à Luxair les données requises chaque veille de novembre à mars.

En relation avec les nuages de cendres projetés par l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en Islande, le service météorologique a soutenu et conseillé le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, toutes les parties concernées en relation avec l'aviation et le grand public.

Le service météorologique a commencé la collaboration avec l'Administration de l'environnement concernant la publication d'une prévision sur la qualité de l'air, tel qu'en cas de smog.

Il a également lancé un bulletin spécifique contenant des informations météorologiques pour les agriculteurs et les vignerons développé en collaboration avec MBR-Services Colmar-Berg et élaboré et mis en ligne le portail Météo Luxembourg http://www.meteolux.lu.

Le service météorologique a passé avec succès l'audit externe ISO 9001:2008 en date du 23 août 2010.

4. La navigation intérieure

4.1. Activité législative

La loi du 23 février 2010 modifiant la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert (Mémorial A N° 41, page 636).

L'arrêté grand-ducal du 23 février 2010 portant modification des annexes 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 septembre 1996 (Mémorial A N° 52, pages 932 et ss).

Le règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (Mémorial A N° 59, pages 1018 et ss).

L'arrêté grand-ducal du 20 septembre 2010 portant modification des annexes 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 septembre 1996 (Mémorial A N° 172, pages 2844 et ss).

L'arrêté grand-ducal du 10 décembre 2010 portant publication de différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 231, pages 3862 et ss).

L'arrêté grand-ducal du 10 décembre 2010 portant publication d'un nouveau règlement pour le transport de matières dangereuses (ADN) sur la Moselle (Mémorial A N° 236, pages 3908 et 3909).

4.2. Activités internationales

4.2.1. Union Européenne

En 2010, aucun dossier particulier n'est à signaler au niveau des travaux afférents de l'Union européenne.

4.2.2. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

En 2010, outre la mise en œuvre au national de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI), le Luxembourg a suivi de prés les travaux de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin au niveau des différents comités en charge de la mise en œuvre de la Convention qui introduit le principe du « pollueur - payeur » sur toutes les voies navigables intérieures en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique et sur la Moselle internationale au Luxembourg et en France pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux.

En date des 11 octobre ainsi que des 9 et 10 décembre 2010, le Luxembourg a participé à la Conférence des Parties Contractantes (CPC).

4.2.3. Commission de la Moselle

La Commission de la Moselle a participé à une rencontre transfrontalière avec des représentants de la Grande-Région Sarre-Lor-Lux le 9 juin 2010 à Luxembourg en vue de la promotion du projet de liaison fluviale Saône-Moselle.

En 2010, la Commission de la Moselle a tenu, sous présidence luxembourgeoise deux séances plénières où d'importantes décisions ont été prises.

Pour remédier aux conséquences de la crise économique mondiale qui touche aussi le secteur transport dans la globalité, les délégations ont confié un mandat au Comité des Péages afin que celui-ci élabore de nouvelles règles en matière de tarif d'exception.

La Commission de la Moselle a en outre donné mandat au Comité des Péages afin d'établir une prise de position quant à une éventuelle mise en place d'un système électronique unique de perception des péages sur la Moselle, basée sur les retours d'expérience des Etats membres en matière de planification et d'implémentation de tels systèmes de perception.

En matière réglementaire, la Commission a apporté une série de modifications au règlement de police pour la navigation de la Moselle afin de tenir compte de l'évolution de la technique et des exigences en matière de sécurité et d'environnement.

Soucieux de faciliter la navigation par une mise en concordance aussi large que possible entre les prescriptions applicables sur la Moselle et celles applicables sur le Rhin, la Commission a décidé de remplacer le « Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) » par une version complètement révisée (ADN).

Une collaboration avec la Commission Centrale pour le Navigation du Rhin (CCNR) dans le cadre d'une reconnaissance de livrets de service non-rhénan s'est établie et le secrétariat a participé à deux réunions qui ont eu lieu à Strasbourg les 28 janvier 25 mars 2010.

Le Secrétariat de la Commission de la Moselle a pu participer à la Foire « Logistics Management Forum » à Luxembourg les 24 et 25 février 2010.

La Commission de la Moselle en tant que membre du comité directeur de PLATINA, une plateforme pour la mise en œuvre du programme européen NAIADES pour la promotion de la navigation intérieure en Europe, est régulièrement informé par son secrétariat des projets planifiés dans le cadre de ce programme.

Dans le cadre de la révision du Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI), le Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal de la Commission de la Moselle et le Groupe de travail Règlement de Police de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ont travaillé étroitement ensemble.

La Commission de la Moselle a participé, en tant que conseiller, du 16 au 18 juin 2010 à la 37ème session du Groupe de Travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure des Nations Unies à Genève.

La Commission de la Moselle a également pris acte du rapport de son Comité Technique en ce qui concerne l'avancement du projet sur l'amélioration des conditions de navigation, à savoir le doublement des écluses mosellanes en Allemagne et du projet de rehaussement des ponts opéré en France.

Au sein du Groupe de Travail « Gestion des Débits », deux thèmes principaux ont été abordées :
- la télégestion des écluses sur le Moselle, et
- l'automatisation des barrages.

La Commission de la Moselle a participé à une manifestation du Conseil Parlementaire Interrégional (CPI) portant sur la thématique « Etat, exigences, tâches et perspectives de l'aménagement de la Moselle en tant que voie d'eau pour un transport de containeurs du futur » et sur le projet intitulé « Poursuite de l'aménagement de la Moselle pour un transport fluvial compétitif et porteur d'avenir », où des discussions sur la priorité d'éclusage ont été entamées.

Les délégations ont également été informées des conclusions de la conférence intitulée « Multi modal shuttle : plateformes multimodales sur la Moselle », qui s'est tenue les 19 octobre 2010 à Metz et 25 juin à Bonn.

Les Groupes de Travail « Systèmes d'annonces et d'informations modernes sur la Moselle MIB-MOVES » et « Gestion des Débits » ont fourni un rapport succinct de leurs activités, notamment les échanges de données entre les experts des trois Etats riverains.

En outre, le comité mixte entre des représentants de la SIM et du Comité juridique de la Commission de la Moselle a analysé la situation financière de la Société de la Moselle et les modalités d'application des articles afférents de la Convention de la Moselle. Il a discuté sur différentes modalités visant à aboutir à une gestion financière plus incitative et une gestion opérationnelle plus harmonisée de la Moselle.

4.3. Le Service de la navigation

La fonction de transport de la Moselle prend toute sa dimension dans une région où les infrastructures de transport sont en voie de saturation. L'exploitation de la voie d'eau reflète donc un volet de la politique de mobilité douce tant au niveau transport de personnes que de marchandises.

La Moselle aménagée en infrastructure de transport se caractérise par des fonctions multiples. Au-delà de la fonction transport de marchandises et de personnes, elle est en effet au service des populations, de la production d'énergie renouvelable, de la stabilisation des niveaux phréatiques et du soutien des étiages, de la viti-, agri- et pisciculture et finalement du tourisme et des sports nautiques.

Le statut de la Moselle est foncièrement international. 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, le Luxembourg 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).

Le Service de la Navigation, est la concrétisation des engagements pris au plan international. Au plan de l'organisation interne de l'administration luxembourgeoise, le législateur a confié la gestion de ce patrimoine infrastructurel d'une manière globale à un service, dénommé "de la navigation" et placé sous l'autorité du membre du gouvernement

ayant les transports en ses attributions. A ce titre il lui 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.
Les précisions relatées ci-après laissent apparaître que 2010 a été une année particulièrement riche en événements et en défis à maîtriser.

4.3.1. La gestion domaniale

L'année 2010 a été une année intense en matière de préparation du projet de la loi cadre visant la mise en place d'une base légale conforme en matière de la gestion du domaine public fluvial. Dans ce même contexte et afin de déterminer le cadre d'application des textes légaux et l'étendue du territoire à gérer, les travaux en rapport avec la mise en place d'un inventaire authentique et complet des propriétés relevant du domaine public fluvial ont été achevés.

Au-delà de ces priorités, les ressources disponibles étaient mobilisées pour parer aux priorités relevant des domaines d'activités suivants:

- La gestion quotidienne des dossiers d'autorisation d'occupation et d'utilisation privative du domaine public fluvial. La gestion des affaires en rapport avec la mise en place d'installations servant à la mise à l'eau ou à l'accostage d'embarcations, d'ouvrages de déversements ou encore d'aménagements urbanistiques sur la rive s'opère dans le respect des intérêts publics et de l'égalité de traitement des usagers sur base du logiciel de gestion domaniale.
- La mise à jour de l'inventaire des occupations du domaine, y compris l'inventaire cartographique et l'actualisation des plans d'ensemble visualisant l'état des occupations concédées et des plans spécifiques joints aux autorisations d'occupation privatives du domaine. L'objectif final étant d'intégrer et de concentrer à terme l'ensemble des informations domaniales dans le cadre du logiciel de gestion domaniale.
- La mise en valeur des potentialités et la promotion du développement/modernisation harmonieux des infrastructures nautiques. Dans ce contexte il sied de mentionner la collaboration ayant comme objet la réalisation d'une étude conceptuelle sur le tourisme fluvial et l'évaluation des synergies, respectivement du potentiel de développement du domaine du tourisme nautique.
- La prestation de services d'assistance et de conseil pour des projets prévus sur ou à proximité du domaine public fluvial.
- Les activités de contrôle en rapport avec la conservation et l'exploitation des infrastructures nautiques et l'exécution de travaux y compris le suivi de la police administrative sur le domaine public fluvial.

On remarquera que les défis ont été de taille et que les chantiers n'ont donc pas manqué en 2010.

4.3.2. La gestion des barrages et écluses de la Moselle

Sur le plan du tonnage transporté le redressement de la navigation mosellane est évident. Dans les principaux secteurs d'activité, à savoir les combustibles minéraux et les produits

agricoles, les volumes sont repartis à la hausse. Les perspectives de développement sont donc redevenues positives après le recul constaté pour l'année précédente.

- **Le transport de marchandises**

Au cours de l'année 2010 a été recensé un transport de marchandises de 9.622.536 tonnes ce qui constitue une augmentation de 28,68 % par rapport à l'année précédente. Le transport de marchandises a augmenté considérablement cette année par rapport à l'année précédente qui était marquée par la crise.

- **Le transport de personnes et la navigation de plaisance**

Pour ce qui est du transport de personnes et de la navigation de plaisance sur la Moselle, les activités se sont maintenues à un haut niveau. En ce qui concerne les mouvements de bateaux, ces activités essentiellement saisonnières ont en 2010 atteint un chiffre de 1523 pour les seuls mouvements d'unités de plaisance par le grand sas de l'écluse de Grevenmacher, alors que 385 mouvements de bateaux d'excursion journalière et de bateaux à cabines ont été enregistrés.

A noter que la majeure partie des mouvements des bateaux à passagers ont lieu sous le couvert d'une priorité d'éclusage prévue dans le cadre du règlement international de police pour la navigation de la Moselle.

Pour pouvoir offrir ces services ont dû être gérés pas moins que 597 créneaux horaires. Afin de réduire le temps à consacrer aux procédures d'ailleurs arrêtées au plan international, les possibilités d'amélioration ont été examinées. Ces efforts ont permis une simplification au niveau de la diffusion des informations. La publication obligatoire de l'état actualisé de l'horaire des éclusages prioritaires par un site internet facilite les mises à jour et améliore les conditions de consultation des intéressés.

- **L'exploitation et le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle**

En raison de la technicité des ouvrages, les risques de pannes sont relativement nombreux et variés. En vue de pouvoir garantir la fiabilité et la sécurité de fonctionnement il importe de déployer une vigilance de tout instant et d'organiser les interventions préventives d'une manière optimale.

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 dû être réservée à la maintenance des installations des barrages. A rappeler que les barrages ont des fonctions multiples. Au-delà de la fonction de maintenir des niveaux d'eau permettant la navigation leur exploitation doit favoriser le soutien des étiages et la gestion des crues ou encore la production d'énergie renouvelable.

- **Les réalisations en 2010**

- Au barrage de Grevenmacher des travaux d'assainissement extraordinaires nécessitant une mise hors service ont été effectués à la vanne gauche entre début avril et début octobre 2010.

- Suite à l'entrée en vigueur de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure des activités ont été déployées en vue d'optimiser la gestion des déchets. Par avis du 17 décembre 2010 les usagers de la voie d'eau mosellane ont été informés de la mise en service d'une aire de dépôt de déchets, construite dans ce contexte dans l'enceinte du barrage-écluse de Grevenmacher-Wellen.

- Après la rénovation complète les ouvrages, a été lancé en 2010 l'étude préparatoire visant la modernisation des conditions d'exploitation. Ce projet consiste à examiner les conditions de mise en place d'une gestion centralisée de plusieurs ouvrages télé gérés. L'objectif de ce projet est de réduire d'une part les frais d'exploitation et d'optimiser d'autre part la gestion du trafic.

- Face au défi de garantir la continuité fonctionnelle pendant toute l'année, 24h sur 24h, respectivement en vue de pouvoir parer aux problèmes récurrents d'entretien et de dépannage des équipements des ouvrages a également été entamée une étude visant l'optimisation des ressources humaines et la mise en place d'une gestion plus efficace au plan technique et financier.

4.3.3. La gestion des ressources hydrauliques

- **Les conditions hydrauliques**

L'année 2010 s'est caractérisée par une hydraulicité particulièrement variable. Des épisodes de crues répétitives se sont manifestés dès décembre.

Or, le défi à maîtriser au cours de l'année 2010 concernait plus spécialement les périodes d'étiages.

Face à des fortes variations du débit en provenance du bassin amont de la Moselle en printemps et en automne, des mesures particulières ont dû être prises pour pouvoir garantir la régulation des niveaux d'eau et la sécurité du trafic. Cette situation imposait notamment des restrictions au niveau du tirant d'eau admissible des bateaux.

- **Les prestations de la cellule d'annonce des crues**

Les paramètres conditionnant l'activité opérationnelle du service d'annonce des crues se lisent pour l'année 2010 et avec référence à l'échelle de Stadtbredimus comme suit:
- Durée de la période d'observation et d'analyse: 307 heures
- Durée de la phase opérationnelle au plan externe: 160 heures

Pour ce qui est des projets extraordinaires, les travaux visant la modernisation du système de diffusion des informations en cas de crues sur la Moselle ont été poursuivis par un groupe de travail *ad hoc*. Le nouveau système de diffusion qui s'appuie sur un système d'alerte informatisé a pour objectif d'informer les destinataires de manière multiple et immédiate et de fournir ainsi une information en simultané à un grand nombre de destinataires.

Comme la mise en place du nouveau niveau de service requiert une adaptation du cadre réglementaire, un projet de règlement visant à remplacer les directives du Conseil de Gouvernement de 1984 applicables en cas de crues sur la Moselle a été élaboré. Il n'a néanmoins pas été possible de clore la phase de concertation avec les instances concernées pour la fin d'année.

- **Exploitation et gestion du réseau de surveillance hydrométriques**

Pour assurer une gestion optimale des débits et des barrages, un ensemble de paramètres caractéristiques doivent être mesurés et surveillés, en continu ou à intervalles rapprochés.

A cet égard, il sied de rappeler d'emblée que les stations hydrométriques exploitées par le Service de la Navigation ne sont non seulement utiles, voire indispensables pour le service des barrages et la navigation, mais servent également dans le cadre de la lutte contre les inondations, respectivement pour détecter et anticiper des périodes d'étiage.

Afin de pouvoir se conformer aux engagements souscrits dans le cadre des accords internationaux, les stations, tout comme le réseau de transmission doivent être maintenues en état opérationnel à longueur d'année.

Dans l'intérêt de la fiabilisation opérationnelle du service d'annonce des crues de la Moselle a par ailleurs été mis en place un site de repli comportant les installations redondantes de réception et de transmission.

Toutes ces données collectées et archivées sont à la base des études hydrologiques et techniques indispensables à une gestion durable des ressources ou la maîtrise des risques hydrologiques.

4.3.4. La gestion de la sécurité sur l'eau

Au niveau des faits marquants imprévisibles, il reste d'emblée à préciser qu'au cours de l'année 2010, ont dû être traités 41 événements extraordinaires d'exploitation, dont trois à incidence significative sur la sûreté d'exploitation.

Face aux multiples défis et aux effectifs limités s'est imposé une organisation stricte des ressources se caractérisant par une concentration des moyens disponibles sur des activités prioritaires relevant des domaines suivants:

- Pour pouvoir assurer la sécurité d'exploitation de la voie navigable on doit avoir des connaissances précises et exhaustives des fonds du lit de la Moselle. Il a été possible d'achever en 2010 le recensement complet et homogène des levées bathymétriques du lit et de la berge luxembourgeoise. Sur base de ces documents cartographiques de référence seront effectués dans les années à venir le contrôle subaquatique de l'état conforme du lit et des berges tout comme la vérification de 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 (échos radars perturbateurs p.ex.).
- Les activités indispensables de régulation et d'encadrement de la circulation lors de manifestations sportives, de fêtes nautiques, de travaux ou d'autres activités extraordinaires ayant eu lieu sur la voie d'eau.
- Les mesures extraordinaires décidées d'ailleurs d'un commun accord avec l'autorité allemande compétente, ont ainsi requis des modifications des conditions d'exploitation d'un impact variable portés à la connaissance des concernés par le biais de 57 avis à la batellerie.
- La gestion et le contrôle des autorisations d'exploitation des bateaux à passagers, y compris la surveillance de la bonne application des règlements régissant le transport de personnes ainsi que le respect des prescriptions techniques;

- La formation des agents appelés à intervenir en cas d'incident ou d'accident nautique. L'aspect formation des agents d'intervention nautique prend une importance croissante non seulement en raison des spécificités techniques, mais encore en raison de l'évolution rapide de la complexité du cadre réglementaire et procédural.
- Dans ce contexte il importe de mettre en évidence les efforts déployés dans l'intérêt de l'organisation de cours de formation spécifiques et les activités et exercices destinés à préparer les interventions et capitaliser les expériences. Des activités communes avec les services de secours ont concerné plus particulièrement:
  - la journée nationale de la protection civile, ayant eu lieu le 8 mai 2010 à Wasserbillig;
  - l'exercice de sauvetage et d'évacuation de personnes blessées au barrage-écluse de Stadtbredimus;
  - à l'occasion du Kantonaldag / 5e anniversaire du CIMW le 4 juillet 2010 à Mertert.
- le maintien de la capacité et de l'efficacité d'intervention en situation d'urgence. A rappeler que le Service de la Navigation est tenu en tant qu'exploitant de l'infrastructure de transport, de garantir un potentiel minimum d'intervention et de secours en vertu des obligations imposées par les autorisations d'exploitation. Pour pouvoir satisfaire ces impératifs ont été déployés des efforts de mise à niveau du parc du matériel d'intervention nautique et bathymétrique.

Sensibilisation et information du public

Les particularités nautiques, l'évolution rapide du cadre légal tout comme l'efficacité de gestion imposent d'organiser la circulation de l'information.

Des actions régulières d'information et de promotion ciblées vers les acteurs du transport professionnel et le secteur de la navigation de plaisance ont lieu régulièrement lors de projets spécifiques ou par le biais de réunions, respectivement la réalisation de publications et autres outils d'information.

Ces efforts se trouvent notamment concrétisés par la néanmoins traditionnelle réunion commune entre les professionnels de la navigation intérieure, les acteurs du tourisme et des sports nautiques et l'exploitant ces infrastructures. Grace à cette plateforme de contact, il a notamment été possible d'assurer un large échange d'informations portant sur les conditions de navigation, les différents événements de l'année, l'évolution du plan réglementaire ou encore les besoins structurels des acteurs.

Outre la communication dynamique régulière, des efforts ont d'autre part été déployés en vue de pouvoir procéder à la republication de la documentation de référence actualisée.

4.3.5. Activités connexes et environnement de travail

Comme le cadre et les interfaces de contact dépassent éminemment le seul plan national, il va sans dire qu'il n'a pas été facile de relever tous les défis de collaboration, de représentation et de contacts à ce niveau.

Si les performances témoignent d'une mobilisation extrême d'un effectif des plus restreints, ils sont néanmoins trompeurs dans la mesure où ils n'ont pu être réalisés qu'avec l'appui de prestataires externes. Cet expédient a néanmoins trouvé ses limites en raison de la nature des missions, respectivement des moyens à investir pour pouvoir assurer la rigueur d'encadrement.

Il reste finalement de rappeler la collaboration assurée dans le cadre des permis de capacité avec l'autorité compétente en la matière. Cette activité implique en effet un volume de travail non-négligeable vu le nombre invariablement élevé de candidats intéressés à la navigation de plaisance.

4.4. Port de Mertert

Le tonnage total a accusé en 2010 une reprise significative par rapport à 2009. Après l'année 2009, où la crise économique avait frappé de plein fouet le secteur de la navigation fluviale, les tonnages transbordés par le port de Mertert ont remonté sans pour autant atteindre le niveau de 2008.

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2010, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint 1.267.421 t contre 987.887 t en 2009 et contre 1.612.893 t en 2008, soit une augmentation de 279.534 t ou 28,30% par rapport à 2009 et une diminution de 345.472 t ou 21,42 % par rapport à 2008.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une hausse de 82.476 t par rapport à 2009 et une baisse de 54.878 t par rapport à 2008 pour atteindre 306.104 t.

4.4.1. Trafic portuaire

Le courant export a enregistré au total une augmentation de 29.719 t ou 25,35 % par rapport à 2009 et une régression de 59.811 t ou 28,92 % par rapport à 2008, revenant de 206.780 t en 2008 à 117.250 t en 2009 et à 146.969 t en 2010. Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une hausse de 28.123 t soit 24,96 % par rapport à 2009 et une baisse importante de 56.969 t soit 28,81 % par rapport à 2008 des produits sidérurgiques pour atteindre 140.798 t. Le nouveau produit des copeaux de bois a enregistré un total de 2.260 t.

Le courant import a totalisé 684.878 t et marque ainsi une augmentation de 111.013 t ou 19,34% par rapport à 2009 et une diminution de 256.263 t ou 27,23 % par rapport à 2008.

Les ferrailles avec un tonnage de 132.472 t ont augmenté par rapport à 2009 de 83.222 t ou 168,98 % et régressé de 125.304 t ou 48,61 % par rapport à 2008.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques ont marqué une augmentation de 100 % par rapport à 2009 pour atteindre 448 t et une forte diminution de 22.178 t ou 98,02 % par rapport à 2008.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2010 une légère hausse de 2.293 t ou 0,53 % par rapport à 2009 et une baisse de 60.835 t ou 12,24 % par rapport à 2008, pour ainsi atteindre 436.266 t.

Le trafic charbonnier a connu une régression de 21.142 t ou 68,32 % par rapport à 2009 et une régression de 55.148 t ou 84,90 % par rapport à 2008, pour revenir à 9.805 t. Les matériaux de construction ont marqué une augmentation de 15.112 t ou 257,23 % par rapport à 2009 et une diminution de 12.050 t ou 36,47 % par rapport à 2008 pour se fixer à 20.987 t. Les produits agricoles ont enregistré une hausse de 18.114 t ou 48,68 % par rapport à 2009 et également une hausse de 4.939 t ou 9,80 % par rapport à 2008 pour atteindre 55.323 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2010 un tonnage total de 273.718 t par rapport à 161.925 t en 2009 et 480.690 t en 2008.

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une augmentation de 56.326 t ou 77,01 % par rapport en 2009 et de 25.480 t ou 24,50 % par rapport à 2008 pour se fixer à 129.470 t.

Le trafic "terrestre port" a également augmenté de 38.839 t ou 41,66 % par rapport à 2009 et baissé de 64.103 t ou 32,68 % par rapport à 2008 pour atteindre 132.062 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port" a augmenté de 43.637 t ou 33,46 % par rapport à 2009 et de 9.225 t ou 5,60 % par rapport à 2008 pour se fixer à 174.042 t.

4.4.2. Dossiers en cours

Etant donné que le transport fluvial, écologique sûr et durable, a un avenir prospère devant lui, et au vu de la situation stratégique idéale du Port de Mertert représentant un site luxembourgeois unique regroupant les trois modes de transport et permettant ainsi un transbordement entre fluvial, rail et route, la Société du Port, en coopération avec les CFL et les Ponts et Chaussées, ont réalisé un projet pour le réaménagement intégral de l'ensemble du réseau ferré dans l'enceinte portuaire. Il est prévu de moderniser le réseau ferré d'une manière prospective et d'offrir la possibilité de télécommander l'aiguillage à distance.

Il est projeté d'agrandir le faisceau d'arrivée et de départ de 4 voies ferrées (3 voies pour Luxport et 1 voie de déchargement pour Tanklux), augmentant ainsi à 7 le nombre de voies disponibles pour la société Luxport. 2 voies supplémentaires seront aménagées du côté Ouest et 1 voie du côté Est.

La voie de chargement de Tanklux sera étendue de 700 mètres jusqu'à la zone du faisceau d'arrivée et de départ créant ainsi une voie de chargement continue d'une longueur totale de 1.100 mètres. L'entrée directe de trains d'une longueur maximale de 400 mètres (22 wagons et une unité de traction) en provenance de Wasserbillig est ainsi garantie par le raccordement central. Le chargement et le déchargement simultané de 5 wagons est assuré grâce à une aire de chargement supplémentaire également prévue dans le contexte de l'extension des voies existantes.

Parallèlement le raccordement des voies de triage avec les faisceaux d'arrivée et de départ sera réalisé grâce à des voies doubles.

Le projet a été inscrit sur la liste des grands projets d'infrastructures du Ministère des Transports en juin 2008. Le projet sur base d'un avant projet sommaire a été approuvé par la Commission des Transports de la Chambre des Députés lors de sa réunion du 24 septembre 2008 et adopté par la Chambre des Députés au cours de la séance publique du 23 octobre 2008.

En concordance avec le projet susmentionné, et afin de garantir la viabilité du réseau jusqu'au début des travaux, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a établi un programme quinquennal d'entretien renforcé en vue de garantir la viabilité du réseau ferré à court terme.

La construction du nouveau quai pétrolier à l'extrémité Sud du Port s'avère indispensable en relation avec l'extension projetée du dépôt pétrolier. Les études y relatives sont en cours de

réalisation. Les travaux proprement dits pour le quai d'accostage qui nous concernent sont actuellement estimés à au moins 6 millions €, pour débuter au plus tôt en 2012. Les installations spécifiques relatives au déchargement des produits pétroliers seront à charge de l'exploitant Tanklux.

Suite à la décision d'aménager le terrain entre les « Bétons Feidt » et le « dépôt de sel » pour le stockage et l'assemblage de palplanches d'Arcelor-Mittal et afin de rendre accessible cette extrémité du port par voie ferrée, la voie 53 sera prolongée par les CFL. Avant et pour les mêmes raisons, l'administration des Ponts et Chaussées devra construire une nouvelle route d'accès desservant le zoning Nord au Port. Aussi et afin de maintenir en état l'installation de transport pour clinker de ciment, il est nécessaire de déplacer la route existante vers « Bétons Feidt ». L'APD est en cours, et les travaux proprement dits sont actuellement évalués supérieurs à 2,3 millions € pour la partie route et à 5 millions € pour la partie rail. Afin d'être prêt lors de la relance de l'économie, les travaux sont prévus de démarrer dans les meilleurs délais.

Conformément à la loi du 31 mars 2000, l'Etat assume l'entretien constructif des réseaux de transport internes tels que la voirie et les voies ferrées et de ses équipements ainsi que des constructions et aménagements portuaires dont il est le propriétaire.

L'Etat assume également l'entretien courant de ces aménagements, à moins que cette charge ne soit imposée par la société aux sous-concessionnaires ou aux locataires.

Les travaux d'investissement de grande envergure qui dépassent le montant de 40 millions € sont autorisés par une loi spéciale. Ceci est par exemple le cas pour la refonte du réseau ferré dont la procédure est déjà engagée. Toutefois les projets d'investissement, comme par exemple le prolongement de la voie ferrée en vue de rendre accessible le zoning Nord, la construction d'une nouvelle route, la réalisation du nouveau quai pétrolier, ainsi que les menus investissements dont la dépense ne dépasse pas le montant des 40 millions € et qui ne relèvent pas de l'entretien constructif ne sont pas couverts par les dispositions légales actuellement en vigueur pour le Port de Mertert.

Vu l'état de vétusté avancé des installations portuaires datant de la moitié des années soixante du 20^{e} siècle, et afin de rendre les installations techniques portuaires aptes à pouvoir affronter les défis du 21^{e} siècle, la loi portuaire sera adaptée en conséquence. Dans sa séance du 19 janvier 2010, la Chambre des Députés a adopté à l'unanimité des 60 votants le projet de loi modifiant la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert.

5. Stratégie et planification

5.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable

L'évolution de la population au Luxembourg, qui s'est accrue de quelque 120.000 personnes en 30 ans, constitue une croissance démographique exceptionnelle en comparaison avec des pays voisins ou proches et conduit à une augmentation continue de la demande de trafic.

Au cours des 5 dernières années, cette croissance s'est même accélérée. Ainsi, le Luxembourg comporte en 2010 une population résidente de 502.100 habitants croissant actuellement au rythme de quelque 7.000 personnes par an ainsi que quelque 150.000 travailleurs frontaliers dont le nombre progresse de quelque 6.000 unités par an. Cette croissance a été freinée par les effets de la crise économique mais les chiffres évoluent de nouveau et ont dépassé vers le milieu de l'année 2010 le niveau existant avant la crise.

Voir figure 1 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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.

Pour répondre à ce défi et afin de garantir une mobilité durable, préservatrice de l'environnement humain et naturel et créatrice de nouveaux emplois, il importe d'atteindre l'objectif d'un partage modal d'au moins 25 % en faveur des transports en commun. Une priorité absolue doit ainsi être réservée au développement des transports en commun et notamment des chemins de fer.

Ainsi, une politique des transports intégrée qui sera axée sur une amélioration sensible de l'offre en mobilité est mise en œuvre. Elle distingue 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 de la mobilité douce et du transport de marchandises par rail.

La stratégie de mobilité poursuivie par le Gouvernement se traduit par une amélioration sensible de l'offre ferroviaire qui inclut 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. Les projets d'infrastructures ferroviaires visant une amélioration de l'offre peuvent être partagés en les catégories suivantes : infrastructures ferroviaires d'envergure (p.ex nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg), dédoublement, réaménagement de lignes ferroviaires existantes (p.ex. dédoublement de la ligne entre Luxembourg et Pétange), adaptation technique d'une infrastructure ferroviaire existante et projets de transports en commun dans l'espace urbain (p.ex. introduction d'un système de transports à grande capacité de type tram sur l'axe Kirchberg – Centre-Ville – Gare Centrale).

La stratégie mise sur la complémentarité et non sur la mise en concurrence entre route et rail, entre transport individuel et transport en commun tout en prévoyant des nœuds d'échange à la périphérie de la capitale. Ainsi les gares d'échange à la périphérie de la capitale 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 intermodale des flux multimodaux.

A côté de l'amélioration de l'offre des transports publics, des aires de transbordement ou parkings d'accueil sont installés aux points d'intersection cruciaux du réseau routier avec le réseau des transports en commun. Les P&R recherchent l'objectif de canaliser les flux de trafic dans les espaces ruraux ayant une population plus dispersée et où il est difficile de toujours mettre en place des lignes de bus, voire de trains à cadence attractive pouvant répondre à chacune des demandes et en même temps rivaliser avec les temps de parcours de la voiture individuelle.

Complémentairement au développement des transports en commun sur le plan national, il s'avère également important de disposer d'un raccordement performant du pays aux réseaux ferroviaires européens (p.ex. TGV, Eurocap-Rail, axe Luxembourg – Trèves – Coblence).

Le nombre important de navetteurs accomplissant chaque jour le trajet domicile-travail-domicile et traversant pour cela les frontières souligne qu'un rôle important incombe également à l'amélioration des transports publics transfrontaliers. C'est pourquoi, tous les efforts possibles doivent être entrepris pour néanmoins augmenter substantiellement la part des transports publics dans la mobilité transfrontalière, notamment par une intense coopération transfrontalière en matière de transports et par la mise en place prioritaire de capacités supplémentaire sur les axes transfrontaliers majeurs.

La mobilité douce est un élément à ne pas négliger dans ce contexte alors qu'elle offre des moyens de transport simples, sains et écologiques pour couvrir les petites distances. Le plan d'action élaboré à cet effet comprend une série de mesures à mettre en œuvre pour améliorer et faire valoriser le potentiel de la mobilité douce.

Le Gouvernement accordera dans ce contexte une priorité au Plan sectoriel Transports (PST), établi dans le cadre du programme directeur d'aménagement du territoire et de l'IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept), en vue de lui attribuer un cadre réglementaire et référentiel pour la mise en œuvre de la politique des transports.

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 2,2 milliards d'euros pour la période de 2010 à 2014.

Voir figure 2 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

5.2. Le volet infrastructure ferroviaire

Le réseau ferré constituera l'épine dorsale de la politique gouvernementale en faveur des transports en commun. En voici les projets de grande envergure:

5.2.1. La mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg

Afin de soutenir les objectifs de développement spatial par une politique appropriée des transports en commun, une combinaison train moderne et tram est la mieux adaptée pour la capitale et son agglomération. Un tram léger moderne est capable de concilier la double nécessité de rattachement efficace, rapide, confortable et de grande capacité de la Ville-Haute à la Gare Centrale ainsi qu'au Kirchberg, sans oublier les nouveaux quartiers en développement et les gares périphériques.

Il est évident que, dans une combinaison train et tram léger, un rôle important revient aux gares périphériques qui, en tant que plateformes multimodales d'échange, devront dynamiser l'ensemble des flux du réseau multimodal des transports en commun.

C'est donc en raison de l'évolution polycentrique de l'agglomération de la capitale, couplée à une redynamisation d'autres pôles urbains et un prolongement des distances domicile-travail parcourus bien au-delà des frontières, que la mise en place d'un système intra-urbain ferroviaire léger, en association avec le train interurbain, s'impose désormais. S'y ajoute le besoin vital de rénovation du centre-ville de Luxembourg qu'un système ferroviaire léger harmonieusement intégré dans l'espace rue est parfaitement à même de soutenir.

Le projet permettra notamment de satisfaire aux objectifs suivants:

- Il participera aux efforts visant à améliorer la quote-part des transports en commun en vue d'un Modal Split futur équivalent à 25:75.

- Il contribuera aux efforts sur le plan financier visant à parvenir à des économies potentielles en favorisant un concept extensible et modulaire dont chaque phase de projet représente un taux rendement/coût élevé.

- Il s'agira d'un système durable qui vise une meilleure qualité de vie en respectant les défis environnementaux par une réduction des gaz à effet de serre (CO_2, …), des particules fines («Feinstaub», …), d'émissions de bruit, etc.

- Il s'alignera sur les grands principes de développement de l'espace urbain en vue d'un aménagement du territoire durable équilibré et non concurrentiel (IVL).

- Il sera basé sur un concept intégré et cohérent bus - voies ferrées dont le réseau ferré classique constituera l'épine dorsale de l'offre et qui assurera un raccord équilibré du Centre-Ville avec les gares périphériques projetées.

Voir figure 3 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Au vu de la résolution du Conseil communal de la Ville de Luxembourg du 27 mars 2006 et de la motion de la Chambre des Députés du 6 avril 2006 confirmant le projet du tram léger, la Ville de Luxembourg et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures ont constitué le groupement d'intérêt économique GIE LUXTRAM en juin 2007 qui est en charge de la mise en œuvre du projet.

L'Etat y est représenté par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, dont deux représentants du Département des transports, un représentant du Département de l'aménagement du territoire et un représentant du Département des travaux publics, ainsi que par un représentant respectivement du Ministère des Finances, 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 10 reprises en 2010.

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. La première phase de construction correspond à une ligne qui permet la liaison Luxexpo – Centre-Ville - Gare Centrale. Plusieurs extensions de cette ligne de base sont prévues afin de desservir, par le tram, d'autres pôles ou quartiers de l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

Ainsi, le GIE LUXTRAM 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.

En ce qui concerne les études de tracé, le tracé définitif du tram entre la Gare Centrale et le Centre Hamilius a pu être présenté en mai 2008 suite à une évaluation comparative multi-critères de variantes.

Voir figure 4 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

En date du 10 mars 2009 le GIE LUXTRAM a présenté l'architecte retenu pour accompagner la réalisation du tram léger dans la Ville de Luxembourg. La désignation de l'architecte fait suite à un concours au niveau européen et a eu comme objectif d'affirmer l'identité du tramway tout en assurant sa bonne intégration dans le milieu urbain. La plus-value architecturale attendue portera sur l'organisation de l'espace, le réaménagement de la voirie et les mobiliers urbains.

Les études détaillées de tracé et d'insertion (APD) ont été engagées début 2009 et continuées en 2010 afin de permettre le dépôt d'un projet de loi de programmation de l'opération de construction du tram léger.

Parmi les études nouvellement engagées en 2010 par le GIE LUXTRAM en vue de l'avancement du projet, il y a lieu de citer :

- la reconnaissance géotechnique
- l'étude de vibrations
- le levé topographique
- les études environnementales qui portent sur le tronçon de ligne et le Centre de Remisage et de Maintenance.

En particulier, la mise en application de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement a fait l'objet d'une grande attention au cours de l'année 2010.

La campagne de reconnaissance géotechnique sur le tracé du tram comprenait des sondages et des essais dans le but de connaître la nature et les caractéristiques des sols. Une première phase d'essais a eu lieu le long du Boulevard J.F. Kennedy au Kirchberg du 12 au 30 juillet 2010. La deuxième phase, qui a porté sur le tronçon qui relie la Gare Centrale au Rond Point Schuman, a eu lieu du 25 août au 17 septembre.

La campagne a ainsi permis :

- de dimensionner la plate-forme du tram ainsi que les aménagements qui l'accompagnent,

- d'évaluer les travaux à mener sur les réseaux situés sous la ligne en vue de leur déplacement ou de leur renforcement,
- d'optimiser les terrassements et l'emploi des matériaux.

L'étude de mesure de vibrations sur le tracé du tram, de la Gare jusqu'à Luxexpo, a eu pour objet de

- déterminer les caractéristiques mécaniques du terrain concernant la transmission des vibrations,
- mesurer les oscillations dans les bâtiments proches du tracé,
- évaluer la susceptibilité aux vibrations des dalles des bâtiments.

A cette fin une campagne de mesure a été réalisée pendant deux semaines entre lundi 27 septembre et vendredi 8 octobre 2010. Elle prévoyait des essais, sur la chaussée, devant une vingtaine de bâtiments représentatifs, pour mesurer les vibrations transmises à l'extérieur et à l'intérieur de chaque bâtiment.

L'analyse des données de mesure a permis, au moyen d'une procédure d'analyse spectrale, de pronostiquer les futures vibrations en prenant en considération le comportement de résonance du bâtiment et les caractéristiques de transmission, en fréquence, à travers le terrain.

En ce qui concerne le financement du projet, l'Etat et la Ville de Luxembourg ont trouvé en 2010, suite à des discussions intensives, un accord sur le financement de la construction du tram. Ainsi, les coûts de construction seront répartis à hauteur d'un tiers pour la Ville de Luxembourg et de deux tiers pour l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg.

5.2.2. La desserte de Belval-Ouest

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 première phase du projet, autorisé par la loi du 18 avril 2004, comporte la gare de Belval-Université ainsi qu'une gare routière et 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 a été 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. Les travaux relatifs à la réalisation de la Gare Belval-Université elle-même ont été entamés en 2008 et poursuivis en 2009 et 2010, ce qui a permis d'inaugurer ladite gare le 28 septembre 2010.

Voir figure 5 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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 parcage pour les frontaliers voulant continuer en direction de Luxembourg-Ville en utilisant les transports en commun. Néanmoins, le P&R pourrait être utilisé pour des évènements occasionnels tels que des

concerts, s'il s'avère que ceux-ci ne sont pas en conflit avec cet objectif primaire. Son exploitation est prévue dès 2011.

Est également en phase de réalisation un arrêt provisoire à la hauteur du futur lycée Belval sur l'actuel tracé permettant ainsi d'assurer dès l'ouverture dudit lycée en septembre 2011 la desserte de celui-ci et du quartier environnant par le rail.

La deuxième étape prévoit la réalisation d'une antenne ferroviaire entre la Gare Belvaux-Mairie et la Gare Belval-Université et son prolongement 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 incommodités dues à un trafic ferroviaire censé croître de manière soutenue au cours des années à venir, notamment sous l'effet de la promotion des transports publics voulue par le Gouvernement.

5.2.3. 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.

Voir figure 6 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

- 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 par le Département des transports en concertation avec les CFL, les autres acteurs étatiques et les communes concernées. Ceci a permis de finaliser les études relatives et de déposer un projet de loi qui a été voté le 18 novembre 2010 par la Chambre des députés.

Afin de trouver des solutions urbanistiques concernant le périmètre autour de la future gare Howald, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a organisé en 2009 et 2010, sous la tutelle du Département de l'aménagement du territoire, une consultation rémunérée dite « Midfield ». Cette consultation sera clôturée lors du premier semestre 2011.

En ce qui concerne les phases suivantes du projet englobant entre autre la réalisation du deuxième quai, de la plateforme au-dessus des rails, de la gare routière à la hauteur de la gare, du bâtiment voyageur et des voies d'accès permettant de desservir la gare par le tram, l'étude de faisabilité a été clôturée en 2009 et les réflexions issues de la consultation rémunérée susmentionnée seront intégrées dans le dossier d'études de la 2^{e} phase de APS de la gare qui sera élaboré une fois ladite consultation terminée.

Voir figure 7 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

- La gare périphérique Luxexpo

La gare périphérique Luxexpo située sur le site du Parc des expositions est un élément du 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). La gare constitue la porte Est de la Ville de Luxembourg en général et du Plateau de Kirchberg en particulier.

Ainsi, en vue de la planification de la gare périphérique Luxexpo, un groupe de travail «gare périphérique Luxexpo» composé entre autres de représentants du Département des transports a accompagné le suivi des études nécessaires au niveau de l'aménagement du site des futures halles d'expositions et de la gare périphérique ainsi que sa connexion aux différents réseaux de transport.

Sur base des travaux de ce groupe de travail ayant résulté en un plan d'urbanisme et en une étude de faisabilité, le Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau du Kirchberg a lancé en avril 2009 un concours d'architecte avec l'objectif d'obtenir des propositions pour la conception et réalisation future d'un pôle d'échange multimodale comprenant la gare périphérique Luxexpo, d'un nouveau Parc des Expositions à aménager sur l'actuel site des halls d'exposition de Luxexpo et d'un parking souterrain P&R.

En juillet 2009, le jury a retenu 8 associations de bureaux pour participer audit concours. Après analyse des projets remis, le jury a choisi le 5 octobre 2010 le projet du bureau SteinmetzDeMeyer architectes urbanistes avec Pohl Architekten Stadtplaner comme 1er prix du concours.

Ledit projet architectural comprend en outre de la gare périphérique, la nouvelle Luxexpo à construire sur 6ha, un parc de stationnement, les gares routières du Kirchberg et l'arrêt de tram « Kirchberg-Foires ». Ce projet a été reporté au vu des priorités budgétaires définies en 2010.

Voir figure 8 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

5.2.4. Autres projets d'envergure

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. Le chantier y relatif a été poursuivi en 2010.

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. S'y ajoute la création d'un nouveau pont à deux voies ferrées parallèle à l'actuel viaduc Pulvermühle. Dans une deuxième phase, les têtes Sud et Ouest de la Gare Centrale seront réaménagées afin de pouvoir connecter adéquatement les nouvelles lignes «Luxembourg – Esch-sur-Alzette», «Luxembourg – Pétange» et «Luxembourg – Bettembourg». Le chantier relatif au réaménagement de la gare a été poursuivi et celui du viaduc entamé en 2010.

Une nouvelle ligne ferroviaire à deux voies est projetée entre Luxembourg et 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. Le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg longera étroitement le tracé autoroutier. Les études y relatives ont été poursuivies en 2010.

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 a été reporté au vu des priorités redéfinies en 2010.

A long terme, il est prévu de réaliser une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette qui 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.

5.3. 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 adaptée par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes au cours de la réunion du 20 avril 2009.

En complément des listes approuvées en 2006, 2007, 2008 et 2009 par la loi budgétaire, le projet suivant a été approuvé en 2010:

Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1re Phase : Renouvellement des postes directeurs sur la situation actuelle

Ainsi, au cours de l'exercice 2011, le Gouvernement est autorisé dans le cadre de ces projets et des projets autorisés antérieurement 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.

5.4. 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). Ils sont élaborés selon une approche intégrative afin d'assurer des synergies efficientes 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.

Le 28 octobre 2008, l'avant-projet de plan sectoriel « Transports » a été présenté conjointement avec le l'avant-projet de plan sectoriel « Paysage ».

Le champ d'étude du PST est 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 CO_2.

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.

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). En 2010 la rédaction du corps de texte y relatif a été poursuivi.

Conformément à la loi du 22 mai 2008, qui transpose en droit luxembourgeois la directive 2001/42/EG, les travaux relatif à l'élaboration d'un rapport environnemental sur les incidences environnementales du PST reprenant les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan ont été poursuivis en 2010.

5.5. Les études

5.5.1. Le concept de mobilité intégré pour la « Nordstad » et la gare d'Ettelbruck

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 ».

Ledit concept de mobilité a pour objectif à moyen et long terme de préparer la « Nordstad » pour les défis qui l'attendent dans le contexte du développement de ses potentialités et dans le contexte du développement harmonieux des différentes formes de mobilité.

En juin 2010 a été lancée sous la tutelle du département des transports la soumission restreinte y relative. Fin 2010 le comité politique s'est prononcé sur le bureau à retenir ce qui permettra de débuter l'élaboration dudit concept début 2011.

En ce qui concerne le réaménagement de la gare d'Ettelbruck, il 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 ».

Ce projet du réaménagement de la gare d'Ettelbruck a été présenté à la presse en septembre 2010 et le chantier y relatif devrait débuter en 2011.

5.5.2. L'étude nationale et transfrontalière « P&R »

En raison de la dispersion de la population au niveau des espaces ruraux, il est difficile de toujours mettre en place des lignes de bus, voire de trains à cadence attractive pouvant répondre à chacune des demandes et en même temps rivaliser avec les temps de parcours de la voiture individuelle.

Afin d'inciter ces flux de voyageurs à utiliser quand même les transports en commun et afin d'optimiser le transfert de la voiture individuelle vers les transports en commun, des aires de transbordement ou parkings d'accueil ont été installés aux points d'intersection cruciaux du réseau routier avec le réseau des transports en commun. Ceci a permis de drainer des flux importants de trafic individuel motorisé, principalement ceux en direction de la Ville de Luxembourg, vers les transports en commun qui desservent l'agglomération urbaine ou périurbaine.

Dans cette optique, trois ceintures de parkings d'accueil (P&R) ont été mises en place, à savoir une première ceinture aux frontières avec nos pays voisins (p.ex. P&R Frisange), une deuxième 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 (p.ex. P&R Mersch) et, enfin, une troisième dans la périphérie des centres de développement et d'attraction (p.ex. P&R Bouillon).

Parmi les P&R actuellement en service on distingue entre les P&R près des gares ferroviaires desservis par les trains et les P&R près des gares routières desservis par les lignes de bus.

Vu que les principales plateformes d'échanges dans les régions frontalières ou périurbaines connaissent actuellement un grand succès de sorte que la demande dépasse à quelques endroits l'offre en places disponibles, la création de capacités supplémentaires au niveau des P&R les plus sollicités a été identifiée comme étant un élément clé du développement du transport public transfrontalier dans la Grande Région.

Dans cette optique et en complémentarité avec ce qui est en cours d'étude ou de réalisation concernant les installations P&R, une étude nationale et transfrontalière a été lancée en 2010 ensemble avec les CFL et les P&CH afin de renseigner sur les capacités et les taux d'occupation des P&R existants. Dans ce contexte a été faite en 2010 une enquête auprès des usages des P&R les plus importants sur base de laquelle est élaboré un concept P&R qui identifie, d'une part, les parkings d'accueil dont la capacité devra être augmentée en fonction des besoins et, d'autre part, des sites éventuels pour la création de nouveaux parkings d'accueil à des endroits stratégiques du réseau routier permettant de faciliter le transfert entre modes de transports. Les premiers résultats de cette étude sont attendus en 2011.

5.5.3. Le Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT)

Face à la part croissante des navetteurs frontaliers et des conséquences en termes de mobilité, l'offre des transports publics transfrontaliers 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, le Gouvernement, conscient du fait que la mobilité transfrontalière influe de façon substantielle sur l'économie luxembourgeoise, persiste dans sa stratégie de développer le trafic transfrontalier en faveur des transports en commun. Un premier volet de cette stratégie a été concrétisé par le développement avec les autorités françaises du schéma de mobilité transfrontalière (SMOT). Le SMOT, qui vise à faciliter la mobilité des frontaliers lorrains, est un programme d'actions concrètes et d'orientations stratégiques partagées. Les objectifs recherchés sont :

- une amélioration de la mobilité transfrontalière ;
- une augmentation progressive de la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun par rail et par route, covoiturage, etc.) ;
- une coordination des orientations définies dans le cadre des documents de planification luxembourgeois (IVL, Mobil 2020 et PST) et lorrains ;
- la définition d'une stratégie commune qui permet d'assurer une mobilité durable sur l'axe Luxembourg-Lorraine.

Cette démarche, pionnière en Europe, se base sur la mise en œuvre d'une série d'actions :
- la mise en place de paramètres doux (tarification, moyens de communication, information, covoiturage, système de gestion du stationnement automobile) ;
- le développement de l'organisation des transports en communs (matériel roulant, cadencement des dessertes ferroviaires, capacités et fréquences des lignes de bus) ;
- la réalisation de projets d'infrastructures (projets ferroviaires, projets de gares et de P&R, infrastructures routières destinées aux TC routiers, capacités des gares et des sillons).

Une démarche analogue avec les partenaires belges et allemands a été lancée fin 2010 par le Gouvernement afin d'améliorer la mobilité sur toutes les frontières du Luxembourg.

5.5.4. 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, la convention entre le Ministère du Développement durable et Infrastructures, la Ville de Luxembourg, la commune de Bertrange, la commune de Hesperange, la commune de Leudelange et la commune de Strassen a été renouvelée en 2010. Ceci permettra de poursuivre 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.

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 en tant que projet pilote dans le cadre de cette convention. Ainsi, une étude a été menée qui a abouti à des réflexions qui ont pu être concrétisées dans le cadre de cette étroite collaboration Etat-Communes avec les 5 communes concernées. L'instrument du Parkraummanagement fera partie intégrante du Plan Sectoriel Transports, dont le règlement grand-ducal est en élaboration.

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.

5.5.5. Le développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg

En date du 21 juillet 2008, les cinq administrations communales de la Ville de Luxembourg, de Contern, de Niederanven, de Sandweiler et de Schuttrange d'une part, et l'Etat, représenté par le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire d'autre part, ont

signé la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg ».

Les signataires de cette convention s'engagent à garantir en étroite concertation une complémentarité entre les objectifs économiques, écologiques et sociaux d'un développement territoriale durable.

Afin de pouvoir atteindre cet objectif, il a été retenu d'élaborer un concept de mobilité se basant sur le POS « Aeroport et environs » et les PAG communaux et soutenant l'idée d'une approche intercommunale sur le développement des zones économiques ainsi que l'idée d'une démarche coordonnée et intégrée du développement d'une structure spatiale qui soutienne la promotion des modes de transports en commun ou non motorisés, au bénéfice d'une réduction du trafic motorisé individuel.

La soumission restreinte relative à l'élaboration dudit concept de mobilité a été lancée fin 2010 sous la tutelle du département de l'aménagement du territoire avec l'assistance du département des transports, ce qui permettra de réaliser cette étude au cours de l'année 2011.

5.5.6. Convention Uelzechtdall

Désireuses de coordonner les actions en vue d'un développement urbain concerté, cohérent rationnel et équilibré, respectueux des principes d'un urbanisme bien conçu sur l'ensemble de leur territoires et soucieuses d'organiser les infrastructures de transports en conformité avec un aménagement du territoire durable, les cinq administrations communales de Lintgen, Lorentzweiler, Mersch, Steinsel et de Walferdange d'une part et l'Etat, représenté par le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire d'autre part ont signé en date du 13 décembre 2007 la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la vallée de l'Alzette ».

Dans le cadre de cette convention, il a été retenu que dans le respect de l'objectif supérieur de la déconcentration concentrée, les parties se donnent comme mission de mettre en place une structure spatiale, définissant une localisation et une densité d'occupation des fonctions, des infrastructures de transports, ainsi qu'un aménagement et un maillage des espaces verts, qui soutiennent la réduction du trafic motorisé individuel et la promotion des transports en commun et de la mobilité douce.

Dans cette optique de vouloir améliorer la planification de la mobilité tous modes dans la vallée, les signataires de ladite convention ont retenu en 2009 d'élaborer un concept de mobilité pour la vallée avec la collaboration de la Communauté des Transports et du département des transports.

A cet égard, la Communauté des Transports a procédé à une soumission restreinte fin 2009. Suite à l'évaluation des offres reçues, les membres du comité politique réunis en date du 08 février 2010 ont retenu un bureau pour élaborer ledit concept de mobilité.

Ainsi, le bureau retenu a débuté l'étude relative à l'élaboration dudit concept en 2010 en analysant d'abord la situation actuelle dans les cinq communes. Des défauts conceptuels et infrastructurels ont ainsi pu être localisés au niveau des communes. Se basant sur ces défauts, le bureau a proposé fin 2010 un catalogue de mesures permettant d'améliorer à court, moyen et long terme la mobilité dans l'Uelzechtdall. Ces mesures seront développées en 2011.

5.6. 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. Au vu de la nouvelle structuration ministérielle depuis 2009, le Ministère du développement durable et Infrastructures prend à charge 66% des frais et la Ville de Luxembourg 34%.

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 département des Travaux Publics et de deux représentants du département des Transports.

En 2010, la CMT a effectué les prestations dans le cadre des dossiers suivants:

- Integratives Konzept für die Verkehrsmittel Tram, Bus und Kfz zwischen Cessange und Kirchberg (commettant: GIE LUXTRAM)

- Etude de faisabilité du concept d'exploitation CFL à l'horizon 2019 (commettant: CFL)

- Etude de trafic des quartiers Midfield, ban de Gasperich et Z.A. Howald (commettants: MDdI, VdL, Hesperange)

- Luftreinhalteplan (Szenario 2020) (commettant: MDDI)

- Konzept zur Abstimmung der Strassennetzstruktur im Süden der Stadt Luxemburg (commettant: VdL)

- Concept de mobilité « Uelzechtdall » (commettants: CdT; MDDI; Communes du "Uelzechtdall")

- Etude conceptuelle « Park & Ride » régional (commettants: MDDI, CFL)

- Etude de trafic sur la zone d'influence du boulevard de Merl à l'horizon 2030 (commettants: P&CH, VdL)

- Actualisation du modèle de transport à l'état 2009.

6. Transports routiers

6.1. Licences communautaires

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 2010, le Département des Transports a compté 401 entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire.

Ces 401 entreprises disposaient au 31 décembre 2010 de 5.861 copies conformes, en comparaison de 6.051 pour 405 entreprises au 31 décembre 2009, ce qui équivaut à une diminution de 3,14 %.

Voir « Tableau récapitulatif: Transport international de marchandises par route » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Le secteur des transports internationaux de voyageurs par route comptait au 31 décembre 2010 469 copies conformes pour 40 entreprises, contre 464 copies conformes pour 39 entreprises au 31 décembre 2009, ce qui équivaut à une augmentation de 1,08 %.

Voir « Tableau récapitulatif: Transport international de voyageurs par route » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Depuis quelques années, le Département 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.

Comme les années précédentes, le Département des Transports avait envoyé en 2010 le formulaire de demande pour 2011 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 2011 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 Département 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.

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.

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 sur avis d'une commission composée de trois fonctionnaires.

6.2. 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.

Au Luxembourg, les attestations de conducteur sont délivrées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports, à l'instar des licences communautaires prévues par le même règlement communautaire.

La procédure de contrôle se présente comme suit:

- dossier à introduire au Département des Transports accompagné des pièces nécessaires;
- contrôle par le Département 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 Département 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 Département des Transports et les agences régionales de l'Inspection du Travail et des Mines. Cette collaboration a encore été améliorée au courant de 2010.

En 2010, 80 attestations de conducteurs ont été délivrées à 29 entreprises pour 52 chauffeurs.

Voir « Tableau récapitulatif: Nombre d'attestations de conducteurs » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

6.3. 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.

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/Département 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 2010, ces contrôles ont été poursuivis, bien que, comme déjà les années précédentes, dans une mesure beaucoup moindre dû au manquement des ressources humaines nécessaires pour accomplir ce travail.

Le Département 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 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).

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.

En 2010, les travaux institutionnels pour introduire un catalogue d'infractions à sanctionner par un avertissement taxé au lieu d'une poursuite judiciaire ont continués et devront aboutir en 2011.

6.4. Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route »

L'origine d'Euro Contrôle Route (ECR) 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. Aujourd'hui ECR compte 14 membres et 6 observateurs.

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.

Le Luxembourg est représenté auprès d'Euro Contrôle Route par l'Administration des Douanes et Accises pour le compte du Département des Transports.

En 2010, le Luxembourg n'a pas organisé de programme de formation ECR, mais des agents luxembourgeois ont participé à de telles formations à l'étranger.

Les activités d'Euro Contrôle Route permettent également 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, l'échange de données concernant les infractions constatées et les meilleures pratiques.

6.5. Relations bilatérales

6.5.1. Etats tiers : application d'un moratoire en matière de politique de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route

En 2010, le moratoire en matière de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route, décidé en 2000 par le gouvernement de l'époque et continué par le gouvernement précédent, a été maintenu par le gouvernement actuel.

En effet, l'ouverture des marchés des transports routiers pratiqué jusqu'en 1999, à côté du fait d'ôter en pratique toute possibilité de contrôle de l'accès au marché, ne présente actuellement aucun intérêt réel ni pour le secteur luxembourgeois des transports routiers en particulier, ni pour l'économie luxembourgeoise et ses besoins d'approvisionnement et d'expédition en général. Ceci est d'autant plus vrai depuis les élargissements de l'Union européenne des 1er mai 2004 et 1er janvier 2007.

Les régimes bilatéraux d'accès aux marchés des services de transports internationaux de marchandises par route se trouvent donc simplement reconduits pour l'année 2010.

Voir « Tableau récapitulatif: Accords bilatéraux entre le Luxembourg et les Etats tiers » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

6.5.2. 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.

Le 14 mai 2010 sont entrées en vigueur les nouvelles dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 en matière de cabotage. De plus amples informations à ce sujet peuvent être trouvées dans la communication commune du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et de la Confédération Luxembourgeoise du Commerce.

Voir « Version française » et « Version allemande » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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, de Chypre, de Malte 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). Pour les autres Etats membres, les transports triangulaires sont libéralisés.

En 2010, aucune autorisation pour transport triangulaire n'a été demandée par les transporteurs luxembourgeois.

Voir « Tableau récapitulatif résumant le régime juridique pour les transports triangulaires » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Depuis l'entrée en vigueur de l'accord entre l'Union européenne et la Suisse, 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 opérations de cabotage restent cependant interdites aux termes dudit accord UE-Suisse.

6.6. Activité au niveau communautaire

6.6.1. Législation relative au temps de conduite et de repos

Les matières des tachygraphes et des temps de conduites et périodes de repos sont intimement liées et réglés par les règlements communautaires (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 561/2006 ainsi que le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006.

L'émission et la gestion des cartes tachygraphiques sont faites par la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Un nouveau projet de règlement grand-ducal devant remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 a été élaboré en 2009 et continué son chemin d'instance en 2010. Il devrait aboutir en 2011 et apporter quelques changements majeurs, notamment en ce qui concerne le champ d'application ainsi qu'introduire des avertissements taxés. Bien que ce type de sanction soit moins sévère, un avertissement taxé est en effet souvent plus dissuasif qu'une affaire en justice, parce que la sanction est immédiate.

Concernant le contrôle des tachygraphes et des temps de conduite de repos, le règlement grand-ducal du 12 avril 2008 a été modifié en 2010 par la transposition de la directive 2009/5/CE modifiant la directive 2006/22/CE.

Enfin, le règlement (CE) n°1073/2009 a réintroduit en 2010 la « règle des 12 jours » en modifiant le règlement (CE) n° 561/2006. Cette règle permet dans certaines conditions aux conducteurs d'autocars de prendre leur repos hebdomadaire seulement après 12 jours au lieu des 6 jours habituels.

6.6.2. Paquet transport 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.

Le paquet « transport routier » a abouti au courant de l'année 2009 et donné lieu à trois règlements communautaires :

- Règlement (CE) n° 1071/2006 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil;
- Règlement (CE) n° 1072/2006 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
- Règlement (CE) n° 1073/2006 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.

Ces règlements entreront en vigueur le 4 décembre 2011, à l'exception des dispositions relatives au cabotage du règlement (CE) n° 1072/2009, qui entreront en vigueur le 14 mai 2010, et des dispositions du règlement (CE) n° 1073/2006 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, qui entreront en vigueur le 4 juin 2010.

Les travaux préparatoires pour l'exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 ont commencé en 2010.

6.6.3. Eurovignette

L'Eurovignette est un droit d'usage commun qui est perçu depuis le 1er janvier 1995 pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes.

Les pays signataires de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage sont le Luxembourg, l'Allemagne, le Danemark, la Suède, les Pays-Bas et la Belgique. L'Allemagne a introduit en 2003 son propre système de péage électronique par satellites (« Maut ») et a par conséquent quitté le système Eurovignette.

La gestion de cet accord est assurée par un Comité de Coordination (CoCom). Le Luxembourg y est représenté par des fonctionnaires du Département des Transports et de l'Administration des Douanes et Accises. La Suède avait assuré en 2010 la présidence du CoCom.

Au courant de 2010, suite à l'accord belge, le chemin pour la signature du protocole additionnel transposant pour les Etats membres de l'accord Eurovignette la directive 2006/38/CE est libéré.

Cette directive, qui modifie la directive 1999/62/CE, permet aux Etats membres d'appliquer des droits d'usage sur des routes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen – par exemple sur des routes parallèles – afin de gérer les flux de trafic.

Le protocole a été signé le 21 octobre 2010 à Bruxelles.

Une nouvelle modification de la directive 1999/62/CE est actuellement discutée au niveau du Conseil des ministres et du Parlement européen. Lors des discussions au niveau du groupe de travail du Conseil, le Luxembourg a pu défendre ses intérêts et s'imposer avec le concours de plusieurs autres Etats membres sur des points importants.

Lors de sa session du 15 octobre 2010, le Conseil des Ministres des Transports est parvenu à un accord politique dans ce dossier.

Traditionnellement, l'acquittement du droit d'usage comporte pour le transporteur l'obligation de se déplacer physiquement à un point de vente afin d'y obtenir l'Eurovignette sous forme de certificat papier (au Luxembourg: un bureau de l'Administration des Douanes et Accises).

L'idée d'une dématérialisation de la preuve de l'acquittement du droit d'usage en remplaçant l'Eurovignette papier par une Eurovignette électronique (E-vignette) avec la possibilité pour les transporteurs de procéder à l'acquittement du droit d'usage par des déclarations électroniques effectuées auprès des bureaux de recette de l'Administration des Douanes et Accises par internet ou virement a été retenue comme une solution satisfaisant la revendication du secteur économique en la matière.

La première phase du système E-vignette est opérationnelle depuis octobre 2008, date depuis laquelle les transporteurs peuvent payer leurs Eurovignettes par virement.

La deuxième phase, qui consiste en une mise en ligne d'un site Internet unique (www.eurovignettes.eu) par lequel les transporteurs peuvent acquérir leurs vignettes électroniques, est devenue opérationnelle début 2010.

6.6.4. Comitologie

Comme par le passé, le Département des Transports a participé à des 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.

6.7. Activité au niveau international

6.7.1. Le Forum International des Transports – organisation internationale 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 FIT se compose des pays membres et des pays associés de la CEMT pour retrouver une allure mondiale, soit 52 membres en total, plus un observateur.

Si la CEMT s'est donnée une nouvelle identité en tant qu'organisation, la base juridique 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 annuelle du Forum International des Transports à Leipzig fin mai de chaque année. Cet événement d'envergure mondiale porte 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.

En 2010, le Forum a porté sur le thème « Transport & Innovation – libérer le potentiel ». Le Luxembourg y était représenté par une délégation.

Le Luxembourg collabore à la préparation de ces Forums dans le cadre des groupes de travail et du Conseil de Direction des Transports, mais ne participe pas activement aux travaux préparatoires vu les ressources humaines limitées disponibles dans un petit pays comme le Luxembourg.

6.7.2. Le contingent multilatéral CEMT

Le système du contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficience du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisations de faire des opérations multilatérales.

Dû au fait que les autorisations n'étaient pas utilisées aux fins auxquelles elles sont destinées, une 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) a été introduite il y quelques années.

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 2010, 37.229 autorisations annuelles et 12.504 autorisations mensuelles ont en fait été mises à la disposition de l'ensemble des 43 pays membres participant au système.

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 2010 15 autorisations annuelles (8 Euro III, 1 Euro IV et 6 Euro V) et aucune autorisation de courte durée ont été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 405 autorisations annuelles et 48 autorisations de courte durée.

Conformément à sa politique restrictive en matière de transports routiers adoptée dès 1999 par le Gouvernement de l'époque et repris par les Gouvernements précédent et actuel et dans la lignée de sa position dans les discussions concernant les restrictions d'utilisation et les contingents de base, le Luxembourg a combattu en 2010 aux côtés de l'Allemagne, de la France, de la Belgique, de la Suisse et de l'Espagne pour une simplification du système des coefficients multiplicateurs et des bonus qui est pour la première fois appliqué au contingent 2011.

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.

6.7.3. Relations bilatérales

En 2010, aucune commission mixte ne s'est réunie, ce qui s'explique par la politique restrictive adopté dans le domaine des transports routiers depuis 1999 par les gouvernements successifs ainsi qu'un manque de ressources humaines.

7. Enquêtes techniques (AET)

7.1. Contexte général

L'Administration des Enquêtes Techniques a vu sa naissance en 2008 suite à mise en application de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

La création d'une telle entité d'enquête technique indépendante s'était imposé afin de se conformer aux dispositions communautaires et internationales qui règlent les modalités d'enquêtes en cas d'accidents et d'incidents graves dans les divers modes de transport. Le Luxembourg a opté pour une structure pluridisciplinaire, couvrant les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial, et des chemins de fer. L'avantage d'une telle structure est l'optimisation des ressources disponibles, considérant que l'approche générale qui est à la base d'une enquête technique est similaire dans tous les modes d'attribution.

Après le recrutement interne d'un fonctionnaire de carrière moyenne fin 2008, l'Administration verra ses effectifs renforcés par l'engagement supplémentaire d'un ingénieur, demandée initialement pour 2009 et approuvé fin 2010.

7.2. Contexte fonctionnel

La mission primaire de l'Administration est d'effectuer, à la suite d'un accident ou d'un incident grave dans un des domaines visés par la loi du 30 avril 2008 précité, une enquête de sécurité dont le but est d'identifier les facteurs qui ont menés à cet évènement et, le cas échéant, d'émettre des recommandations de sécurité afin d'éviter qu'une telle situation ne puisse se reproduire. L'amélioration de la sécurité est donc l'unique objectif de l'Administration et il ne lui incombe aucunement de se prononcer sur une quelconque responsabilité lié à l'avènement d'un accident ou d'un incident grave.

Ainsi, une enquête de sécurité ne se limite pas uniquement aux seuls faits immédiatement attachés à un évènement, mais elle couvre aussi de nombreux autres aspects en relation avec le fonctionnement et l'organisation et qui touchent de près ou de loin au secteur sous enquête.

L'indépendance, tant sur le plan organisationnel qu'au niveau opérationnel, devient dès lors un élément primordial dans le fonctionnement d'une entité d'enquête technique. Ces principes sont d'ailleurs consignés dans les documents de références communautaires et internationales qui ont trait aux enquêtes de sécurité dans les domaines du transport.

7.3. Activités et champs d'application

7.3.1. Aviation civile

Accident Boeing B747-400F avec véhicule de maintenance – 21 janvier 2010

En date du 21 janvier 2010, un avion de type Boeing B747-400F est entré en collision avec un véhicule de maintenance qui se trouvait sur la piste au moment de l'atterrissage. Il y avait du brouillard et la portée visuelle de piste était de 350 mètres. Le toit du véhicule a été endommagé et les dégâts à l'aéronef se sont limités à une roue endommagée qui a du être remplacée. Personne n'a été blessé lors de cet évènement. L'enquête de sécurité est en cours et devrait être émis pour consultation courant 2011.

Accident Embraer 145 – sortie de piste le 24 septembre 2003

L'écriture du rapport sur la sortie de piste d'un aéronef Embraer 145 à l'aéroport de Luxembourg en 2003 a pu être menée à terme et le rapport final a été publié en décembre 2010.

Incident Piper PA28-161 (moteur Thielert) – 22 août 2009

Suite à l'incident d'un Piper PA28-161 équipé d'un moteur diesel Thielert en date du 22 août 2009, l'Administration avait émis trois recommandations de sécurité à l'encontre de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). Sur les trois recommandations, une a conduit à l'adaptation d'une consigne de navigabilité existante et les deux autres ont été rejetées.

7.3.2. Transport maritime et fluvial

Divers accidents ou incidents graves ont nécessité l'ouverture d'une enquête technique par l'Administration des Enquêtes Techniques (AET) en coopération avec les états concernés. Les évènements repris dans les statistiques ci-après étaient soit d'une envergure telle qu'une enquête ne s'imposait pas, ou bien les faits se sont déroulés dans les eaux territoriales de pays tiers qui, conformément aux dispositions internationales, ont procédé à une enquête de sécurité.

7.3.3. Chemins de fer

Accident de travail mortel sur le réseau tertiaire à Differdange – 3 février 2009

Le rapport sur l'accident de travail mortel dans la nuit du 3 février 2009 sur le réseau tertiaire à Differdange a vu sa finalisation reportée au premier semestre 2011 pour des raisons organisationnelles au sein de l'AET.

7.4. Projets législatifs

L'évolution continuelle des cadres réglementaires qui régissent les domaines du transport sous la compétence de l'Administration nécessite des adaptations régulières de la législation nationale.

Spécifications complémentaires dans le domaine de l'aviation civile

L'Administration des Enquêtes Techniques a finalisé début 2010 un projet de règlement grand-ducal visant à apporter des spécifications complémentaires dans le domaine de l'aviation civile. Ce projet était devenu nécessaire afin d'intégrer dans le droit national des notions fondamentales issues de l'Annexe 13 de la convention OACI de Chicago et de prendre en compte l'évolution des dispositions communautaires. Le règlement grand-ducal en question a été publié au journal officiel A- N° 114 le 20 juillet 2010.

Titres de légitimation pour le personnel de l'AET

Un autre projet de règlement grand-ducal élaboré en 2010 portait sur les titres de légitimation. Le but était de modifier le règlement existant en y ajoutant notamment des dispositions relatives au personnel de l'Administration des Enquêtes Techniques dont la mission principal est de procéder à des enquêtes techniques conformément à la loi du 30 avril 2008 et qui devraient avoir un statut permanent d'enquêteur afin de pouvoir accomplir sans retard leur tâche. Le projet a été présenté aux instances et viendra à terme courant 2011.

Transposition de la directive 2009/18/CE dans le secteur maritime

Une nouvelle directive établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes a vu le jour en avril 2009. Le projet de règlement grand-ducal relatif à la transposition de cette directive en droit national est en cours de finalisation. Le délai de transposition viendra à échéance en juin 2011.

Projet de règlement CE relatif aux enquêtes de sécurité

Le règlement N° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE a été publié au journal officiel de l'Union européenne le 12 novembre 2010. Le règlement est entré en vigueur le 2 décembre 2010.

7.5. Coopération européenne et internationale

De par ses attributions couvrant plusieurs modes de transport, l'Administration des Enquêtes Techniques est invitée à participer à de nombreuses réunions et autres activités, tant au niveau européen que sur le plan international. Les contacts et les informations recueillis lors de ces évènements sont d'autant plus importants qu'ils permettent à l'Administration, en cas de besoin et à défaut des compétences internes nécessaires, de recourir rapidement à l'expertise et au savoir-faire d'autorités et d'organisations étrangères.

La coopération entre les entités d'enquêtes est d'ailleurs encouragée par les organismes internationaux (OACI, OMI) et par les organisations européennes (CEAC, EMSA, ERA) dans les modes de transport concernés.

7.6. Formations

En tant qu'entité d'enquête technique à vocation pluridisciplinaire, les domaines d'application de l'Administration des Enquêtes Techniques sont, de fait, très diversifiés. Les exigences envers le personnel de l'Administration, au nombre actuellement restreint, sont d'autant plus

poussées que des connaissances de base dans chacun des domaines couverts sont indispensables pour mener à bien les missions conférées par la loi.

Il est ainsi prévu d'effectuer régulièrement des formations continues et autres cours de perfectionnement, ciblés sur les enquêtes techniques dans les secteurs de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial, et des chemins de fer. En 2010, les fonctionnaires de l'Administration ont suivi, en tout, 11 jours de formation dans les domaines précités. Ces formations ont été, pour la plupart, assimilées aux cours de formation continue organisés par l'Institut national de formation publique (INAP).

7.7. Statistiques pour l'année 2010

7.7.1. Aviation civile

CATEGORIE AERONEF	PHASE	TYPE OPERATION	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	**TOTAL PAR CATEGORIE**
Avion > 2250 kg	Atterrissage	Commercial	1	--	0	**1**
Avion < 2250 kg	Atterrissage	Loisirs	3	--	0	**3**
TOTAL PAR CLASSEMENT			**4**	**0**	**0**	***4 TOTAL***

7.7.2. Transport fluvial et maritime

POS.	SECTEUR	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	**TOTAL PAR CATEGORIE**
1	Maritime	2	2	8	**12**
2	Fluvial	--	1	2	**3**
	TOTAL PAR CLASSEMENT	**2**	**3**	**10**	***15 TOTAL***

7.7.3. Chemins de fer

POS.	CATEGORIE	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	**TOTAL PAR CATEGORIE**
A	Avaries aux installations ou au matériel	--	--	--	**--**
B	Dérangements aux installations	--	--	--	**--**
C	Incidents et accidents de manœuvre	--	--	4	**4**
D	Incidents et accidents dans la circulation des trains	--	--	4	**4**
E	Inc. et acc. de véhicules routiers sur les PN et dans les dépendances du service de l'exploitation	--	--	5	**5**
F	Accidents de travail	--	--	1	**1**
G	Accidents de personnes (y compris suicides)	--	--	4	**4**
H	Incendies, explosions	--	--	--	**--**
J	Délits	--	--	--	**--**
K	Evènements naturels	--	--	--	**--**
L	Manifestations, grèves,...	--	--	--	**--**
M	Autres évènements extraordinaires	--	--	--	**--**
	TOTAL PAR CLASSEMENT	**0**	**--**	**18**	***18 TOTAL***