

DEPARTEMENT DES TRANSPORTS

Table des matières

| | |
|---|------------|
| 1. Circulation et sécurité routières | 210 |
| 1.1. La formation et l'éducation routières | 210 |
| 1.2. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg | 226 |
| 1.3. Les homologations automobiles | 228 |
| 1.4. Les transports exceptionnels | 230 |
| 1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne | 231 |
| 1.6. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière | 232 |
| 2. Chemins de fer | 236 |
| 2.1. Les initiatives législatives | 236 |
| 2.2. Les raccordements ferroviaires internationaux | 237 |
| 2.3. Administration des Chemins de Fer (ACF) | 238 |
| 2.4. La sécurité dans l'entreprise CFL | 241 |
| 2.5. La sécurité ferroviaire | 242 |
| 2.6. La santé et la sécurité au travail | 243 |
| 2.7. La qualité au sein de l'entreprise | 243 |
| 2.8. La sûreté aux CFL | 244 |
| 2.9. La protection de l'environnement aux CFL | 245 |
| 2.10. Le transport de fret – CFL cargo | 245 |
| 2.11. Les Ressources Humaines des CFL | 267 |
| 2.12. Les installations fixes et les équipements | 267 |
| 2.13. Le matériel roulant | 280 |
| 2.14. Les transports publics | 280 |
| 3. Transports publics par route | 284 |
| 3.1. Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR) | 284 |
| 3.2. Late Night Bus | 288 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 3.3. | 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 (EDIFF) | 290 |
| 3.4. | Le Novabus | 296 |
| 3.5. | Communauté des Transports (CDT) | 297 |
| 4. | Transports aériens | 312 |
| 4.1. | Direction de l'aviation civile (DAC) | 312 |
| 4.2. | Aéroport de Luxembourg (lux-Airport) | 329 |
| 4.3. | Administration de la navigation aérienne (ANA) | 331 |
| 5. | Navigation intérieure | 335 |
| 5.1. | Activité législative | 335 |
| 5.2. | Activités internationales | 335 |
| 5.3. | Service de la navigation | 337 |
| 5.4. | Port de Mertert | 344 |
| 6. | Transports routiers | 348 |
| 6.1. | Licences communautaires | 348 |
| 6.2. | Emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers | 350 |
| 6.3. | Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises | 351 |
| 6.4. | Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route » | 351 |
| 6.5. | Relations bilatérales | 352 |
| 6.6. | Activité au niveau communautaire | 354 |
| 6.7. | Activité au niveau international | 356 |
| 7. | Administration des enquêtes techniques (AET) | 358 |
| 7.1. | Contexte général | 358 |
| 7.2. | Contexte fonctionnel | 358 |
| 7.3. | Contexte législatif | 358 |
| 7.4. | Coopération européenne | 359 |
| 7.5. | Formations | 360 |
| 7.6. | Evènements dans les divers domaines de transport | 360 |
| 7.7. | Statistiques | 364 |
| | | 209 |

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 2011 de plusieurs actions et campagnes de sensibilisation.

Toutes les campagnes de sensibilisation des dernières années peuvent être consultées sur le site internet du Ministère du Développement durable et des infrastructures.

A l'instar de l'initiative lancée lors de la 6^e journée nationale de la moto organisée par la « Lëtzebuenger 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 3 et 23 avril 2011 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.

Etant donné qu'une multitude d'accidents surviennent impliquant les conducteurs de deux-roues (motos et cyclistes), usagers de la route qualifiés comme usagers vulnérables, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a lancé le 02 mai 2011 la campagne de sensibilisation «*Du bass net eleng op der Strooss, denk drun. Denk mat!*».

Les objectifs de la campagne étaient :

- Incitation au respect mutuel et à la prévoyance sur la route
- Encourager les cyclistes et motocyclistes à se rendre visibles
- Rappeler aux automobilistes d'adapter leur conduite à la réapparition par beau temps des usagers vulnérables (vélos, motocyclettes) sur la route
- Attirer, par des exemples concrets, l'attention, tant du groupe cible que des autres usagers (conducteurs), sur des situations de conflits potentiels qui peuvent résulter dans des accidents et qu'il s'agit dès lors d'éviter
- Encourager tous les usagers de la route à anticiper les comportements des autres usagers.

En outre, ensemble avec le Ministère de la Culture et avec le Lëtzebuenger Online Dictionnaire, le Ministère était présent à la Foire de printemps en mai 2011. A ce stand interactif les visiteurs avaient la possibilité de passer en conditions réelles l'examen théorique en vue de l'obtention du permis de conduire de la catégorie B en langue luxembourgeoise et de vérifier ainsi leurs connaissances en matière de Code de la Route.

Le Ministère a également soutenu la 1^{ière} journée pour jeunes conducteurs au Luxembourg le « Young Drivers Day » organisée par le Point d'Information Régional au Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg. Lors de cette journée les jeunes conducteurs avaient la possibilité d'améliorer leurs compétences de conduite et de développer leurs connaissances sur la sécurité routière. L'ex pilote de F1 Alex Wurz était présent pour partager ses expériences avec les jeunes conducteurs.

Finalement, une deuxième campagne de sensibilisation avait comme objectif de sensibiliser les conducteurs aux aspects de la conduite en hiver. Cette campagne « En hiver, pneus d'hiver » visait à rappeler aux conducteurs de vérifier l'état de leur véhicule, d'inciter les conducteurs à adapter leur comportement aux conditions de circulation hivernales ainsi que d'attirer l'attention des conditions sur les alternatives à la voiture privée comme les transports publics par exemple.

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 2011, le nombre des dossiers traités a été de 51.360, soit une progression de 4,5% 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/2011/index.html> .

1.1.2.2. Les examens théoriques

A noter que, comparé aux années avant 2010, où seulement 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 à partir de 2010. La raison en est 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 de fond, qui a nettement réduit le degré de difficulté de l'examen, a donné lieu à un taux de réussite nettement plus élevé. Pour plus de détails concernant l'examen théorique voir annexe II sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/index.html> .

1.1.2.3. Les examens pratiques

L'année 2011 a été marquée par un record absolu en ce qui concerne le nombre des examens pratiques pour l'obtention d'un permis de conduire, avec une hausse de 25,1 % par rapport à l'année 2010. Ceci est une conséquence de la hausse importante du taux de réussite aux examens théoriques, ce qui a 'submergé' tant les auto-écoles que le service 'examens' avec un nombre plus important de candidats-conducteurs que les années précédentes. Alors qu'il s'agit en l'occurrence toutefois d'un phénomène 'passager', une situation 'normale' devrait se rétablir dès l'année 2012.

A noter le maintien à très haut niveau du nombre de candidats au permis de conduire de la catégorie 'B', représentant à elle seule 82,4 % des examens à passer. Ceci confirme que les intéressés ne passent l'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 en étant l'investissement financier assez important qu'un candidat doit réaliser aux fins de l'obtention d'un permis de conduire "spécial".

A noter finalement la légère régression au cours des dernières années du taux de candidats ayant eu recours à une formation pour le permis 'B' par le biais de la conduite accompagnée, ce taux étant passé de 22,8 % à 18,8 % en 5 ans.

Les données chiffrées sur l'examen pratique peuvent être consultées à l'annexe III sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/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 1 <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/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 électronique 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, last but not least, la gestion des données qu'il a enregistrées ('carte-entreprise').

Pour 2011, on note 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 celle des cartes-conducteur) qui avaient été délivrées les premières en 2005/2006, 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/2011/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 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Séances | 144 | 106 | 113 | 106 | 107 | 127 | 122 |
| Personnes convoquées, dont stagiaires | 539 64 | 407 21 | 441 19 | 400 34 | 362 15 | 465 20 | 481 27 |
| Retraits du permis de conduire, dont stagiaires | 97 12 | 44 3 | 47 2 | 52 11 | 35 4 | 74 8 | 75 6 |
| Refus de délivrance ou de renouvellement | 45 | 43 | 29 | 29 | 28 | 39 | 47 |
| Restrictions du droit de conduire | 116 | 75 | 95 | 76 | 63 | 86 | 64 |
| Restitutions intégrales du permis | 98 | 83 | 29 | 61 | 54 | 96 | 115 |
| Restitutions partielles du permis | 60 | 91 | 163 | 96 | 35 | 24 | 40 |
| Prorogations / renouvellements de la période stage (total) | 6 | 2 | 0 | 3 | 1 | 1 | 4 |
| 12 mois | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| 24 mois | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 |

Il résulte du tableau ci-dessus, que les activités de la Commission spéciale au cours de 2011 sont en légère progression par rapport à l'année 2010.

Les effets des suspensions, liés au permis à points, se font moins ressentir sur les activités de 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 75 unités pour 2011 à celui du nombre de suspensions effectuées en 2011, qui se chiffre à 321 cas, soit un total de 396 cas où le droit de conduire n'est plus donné en 2011. 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 2.478 retraits immédiats du permis de conduire dont 2.006 pour un taux d'alcoolémie supérieur à 0,55mg/l d'air expiré, 472 pour excès de vitesse. 1.599 interdictions de conduire provisoires ont été ordonnées par le juge d'instruction suite à un réquisitoire du Parquet et 879 permis de conduire ont été restitués à leurs titulaires.

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 345, 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 73 avis pris sur base du dossier, ayant donc une incidence favorable sur le permis de conduire des intéressés et ne nécessitant pas leur présence devant la Commission spéciale.

Le ministère 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 4.000 et 6.000 interdictions sont saisies par le service contentieux. En 2011 les instances judiciaires ont prononcé 5.901 interdictions de conduire dont notamment 1.634 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 2011 un total de 144 grâces souveraines partielles.

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

Enfin, pour être complet, il importe de savoir que le Service contentieux a fait procéder en 2011 à 821 enquêtes, 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 916 avertissements écrits en 2011.

1.1.3.2. La Commission médicale

Pour l'année 2011, 1.110 personnes ont été convoquées lors de 228 séances et plus de 6.000 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, l'examineur en chef a procédé à 54 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 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| <i>Nombre de séances</i> | 223 | 230 | 262 | 278 | 228 |
| <i>Nombre de personnes convoquées</i> | 1.163 | 1.154 | 1.166 | 1.147 | 1.110 |
| <i>Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)</i> | 4.088 | 3.996 | 4.473 | 3.508 | 3.125 |
| Dossiers soumis à la Commission médicale | | | | | |
| <i>Nombre total de dossiers</i> | 7.319 | 6.835 | 7.622 | 6.923 | 6.053 |
| <i>Dont première obtention d'un permis</i> | 207 | 184 | 136 | 160 | 175 |
| <i>Extension de catégorie du permis</i> | 57 | 48 | 49 | 44 | 65 |
| <i>Transcription d'un permis</i> | 17 | 23 | 42 | 29 | 53 |
| <i>Renouvellement d'un permis</i> | 2.881 | 2.185 | 2.213 | 1.684 | 1.452 |
| <i>Dispense du port de la ceinture de sécurité</i> | 14 | 17 | 6 | 11 | 9 |
| Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc) | 85 | 108 | 162 | 142 | 332 |
| Cartes de stationnements pour personnes handicapées | 2.163 | 2.203 | 2.442 | 2.887 | 2.819 |
| <i>Réexamens périodiques</i> | 1.865 | 2.032 | 2.544 | 1.876 | 1.106 |
| <i>Restant à traiter (situation au 31 décembre)</i> | 30 | 35 | 28 | 90 | 42 |
| Dossiers avisés par la Commission médicale | | | | | |
| <i>Notés pour réexamen périodique</i> | 2.635 | 1.625 | 1.833 | 1.228 | 909 |
| <i>Classés</i> | 2.909 | 3.232 | 3.570 | 2.930 | 2.462 |
| <i>Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis</i> | 231 | 210 | 229 | 207 | 160 |
| <i>dont renonciation volontaire de la part du titulaire</i> | 109 | 101 | 130 | 95 | 86 |
| <i>Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis</i> | 43 | 48 | 49 | 36 | 9 |
| <i>Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule</i> | 97 | 73 | 59 | 77 | 50 |
| Restriction quant à l'usage du permis (par ex. trajets particuliers, ...) | 9 | 12 | 1 | 4 | 1 |
| <i>Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagement part. du véhicule</i> | 3 | 2 | 0 | 4 | 3 |
| <i>Mainlevées partielles et restitutions, (données disponibles depuis 2006).</i> | 52 | 48 | 50 | 73 | 62 |

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une régression très nette et le nombre de dossiers carte de stationnement pour personnes handicapées s'élève à 2.819 dossiers en 2011.

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 2011 ce sont 371 arrêtés ministériels qui ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 62 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire.

Si la Commission médicale connaît une diminution de dossiers à traiter, ce phénomène est principalement dû à deux causes principales :

- la directive (2009/112/CE) du Conseil au niveau médical est entrée en vigueur début 2011, les critères notamment en relation avec le diabète et la capacité visuelle ont changé ;
- l'âge pour le renouvellement du permis de conduire des catégories A et B est passé le 1^{er} janvier 2010 de 50 à 60 ans.

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 2011 ce sont 86 personnes qui ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore valable. Environ 200 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 2011 réaffirmer son efficacité et remplir les objectifs fixés : harmonisation du modèle de la carte et reconnaissance mutuelle au niveau de l'Union européenne, favoriser les personnes handicapées dans leur vie quotidienne et faire échec aux demandes non motivées.

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

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

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nombre de demandes dont | 2.129 | 2.236 | 2.524 | 2.389 | 2.537 |
| Nouvelles demandes | 1.123 | 1.195 | 1.418 | 1.320 | 1.487 |
| En renouvellement | 685 | 724 | 739 | 743 | 757 |
| Duplicata | 33 | 39 | 60 | 54 | 54 |
| Refus | 224 | 218 | 239 | 206 | 178 |
| Convocations au contrôle médical | 64 | 60 | 68 | 66 | 61 |
| Total des cartes « Institutions » | 42 | 32 | 59 | 62 | 55 |
| En circulation au 31.12. | 144 | 110 | 186 | 225 | 248 |

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 2011, 55 institutions se sont vues attribuer une carte de stationnement.

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 2011 un total de 74 candidats « apprenti-instructeur ».

18 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 31 ont échoué, 5 ont été refusés et 20 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 2011 ce sont 81 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 ce 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.

1.1.6.4. Relations avec les usagers

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

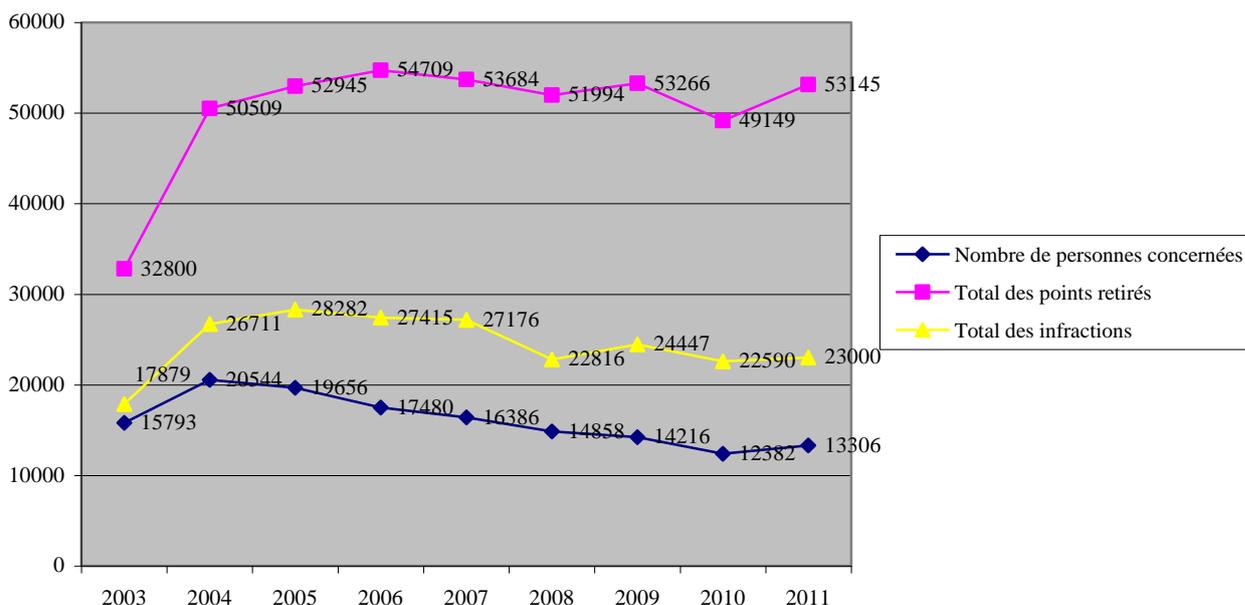
1.1.6.5. Outil informatique

Le CTIE (Centre des Technologies de l'Information de l'État) a lancé un vaste chantier en vue de remplacer le système informatique 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. Il est prévu que le système soit opérationnel pour 2013.

1.1.7. « Permis à points »

D'une façon générale, l'année 2011 a été marquée par une augmentation des infractions traitées par rapport à 2010. En effet, entre le 1^{ier} janvier 2011 et le 31 décembre 2011, 53.145 points ont été retirés à 13.306 titulaires d'un permis de conduire (multi-infractionnistes compris). Les chiffres précités incluent les points déduits sur base d'avertissements taxés et/ou de condamnations judiciaires.

L'évolution des dossiers traités est illustrée par le graphique suivant :



1.1.7.1. Les avertissements taxés

Au courant de l'année 2011, les forces de l'ordre ont établi 18.488 avertissements taxés (18.957 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 35.303 points.

A noter, une prépondérance des avertissements taxés donnant lieu à une réduction de points pour dépassements de la limitation de la vitesse. Ceux-ci s'élèvent à 23.704 points (67,14 % du nombre total de points retirés.).

Pour 2011, 328 points (0,93%) ont été retirés suite à 164 avertissements taxés pour conduite sous l'influence d'alcool (taux d'alcoolémie inférieur à 0,8 g/l).

Actuellement, 49.139² personnes¹, font l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, 22.091² personnes (44,96%)² sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non résidents confondus, tandis que 27.480² personnes (55,92%)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)

1.1.7.2. Les condamnations judiciaires

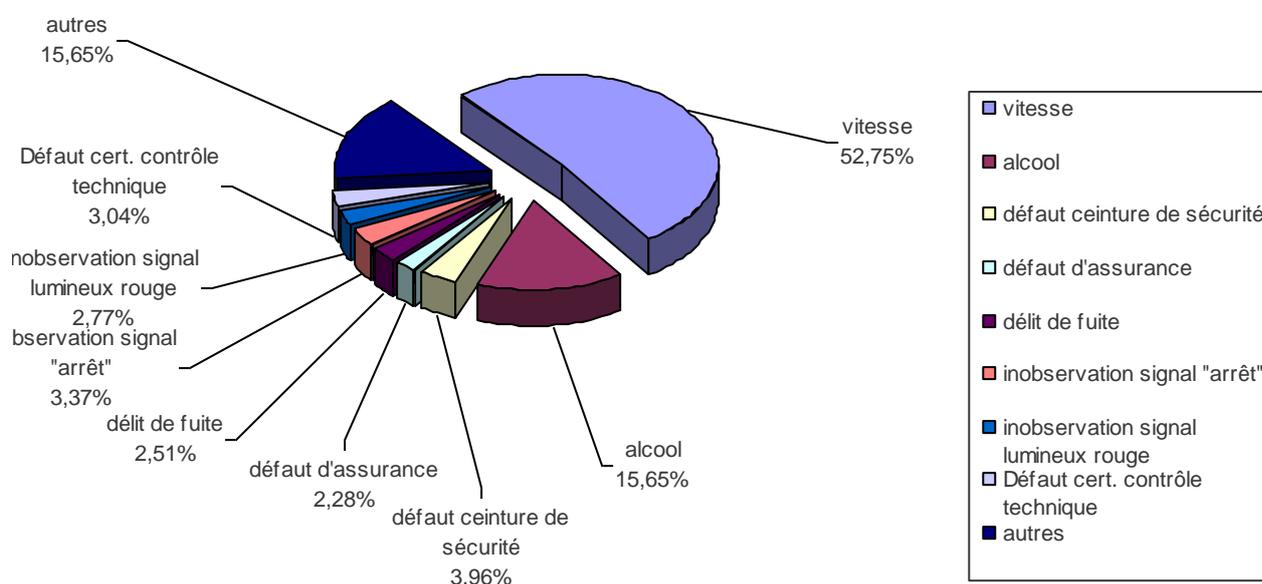
En 2011, les tribunaux luxembourgeois ont prononcé 4.986 condamnations à l'encontre de 3.658 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 17.842 points.

Le détail des infractions se présente comme suit :

| | |
|----------------------|-----------------------|
| - alcool | 7.988 points (44,77%) |
| - vitesse | 4.330 points (24,26%) |
| - défaut d'assurance | 1.212 points (6,80%) |
| - délit de fuite | 1.272 points (7,13%) |
| - autres | 3.041 points (17,04%) |

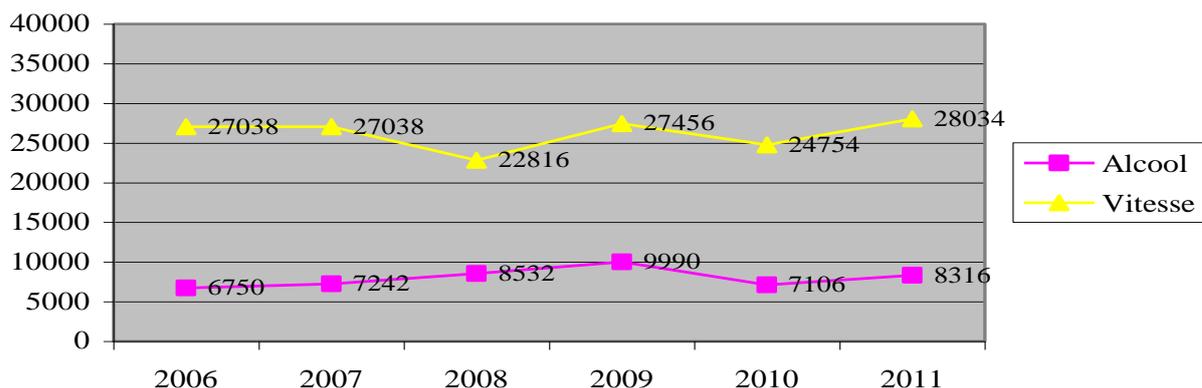
1.1.7.3. Les points (avertissements taxés et jugements confondus)

Du total de 53.145 points qui ont été déduits pendant l'année 2011, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent 28.034 points, soit 52,75%. Le nombre de points déduits suite à la conduite d'un véhicule respectivement sous influence d'alcool et en état d'ivresse s'élève à 8.316 points, c'est-à-dire 15,65 %. Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 2.102 points, ce qui équivaut à 3,96%. Suivent par ordre décroissant, l'inobservation d'un signal de priorité « arrêt » avec le retrait de 1.792 points (3,37%), le défaut d'un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de 1.620 points (3,04%) ainsi que l'inobservation d'un signal lumineux rouge ayant entraîné le retrait de 1.474 points (2,77%).



L'alcool au volant et la vitesse excessive, demeurant de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de 68,40 % des retraits de points opérés en 2011, ce qui se matérialise par 36.350 points.

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



1.1.7.4. Les capitaux de points

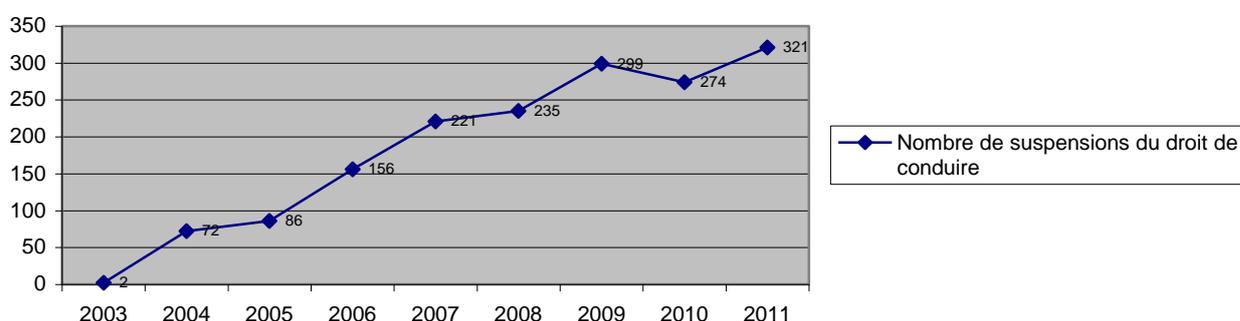
La situation des 144.621 personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 a évolué comme suit au courant des six dernières années :

| Situation 31/12/11 | Situation 31/12/10 | Situation 31/12/09 | Situation 31/12/08 | Situation 31/12/07 | Situation 31/12/06 | | | |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|-----------|---|
| Total : 144.621 | Total : 131.315 | Total : 118.933 | Total : 104.717 | Total : 89.859 | Total : 73.473 | | | |
| 85.278 | 71.906 | 57.053 | 42.440 | 26.573 | 11.107 | 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.) |
| 4.305 | 4.751 | 5.620 | 6.917 | 8.103 | 9.250 | personnes détiennent | 11 points | |
| 35.081 | 34.585 | 35.586 | 34.762 | 35.118 | 35.377 | personnes détiennent | 10 points | |
| 1.647 | 1.891 | 2.306 | 2.794 | 3.232 | 3.309 | personnes détiennent | 9 points | |
| 9.615 | 9.358 | 9.471 | 9.356 | 9.292 | 8.545 | personnes détiennent | 8 points | |
| 935 | 1.104 | 1.331 | 1.495 | 1.543 | 1.329 | personnes détiennent | 7 points | |
| 2.695 | 2.704 | 2.726 | 2.698 | 2.482 | 1.964 | personnes détiennent | 6 points | |
| 679 | 788 | 814 | 810 | 702 | 544 | personnes détiennent | 5 points | |
| 2.299 | 2.216 | 2.135 | 1.871 | 1.619 | 1.279 | personnes détiennent | 4 points | |
| 149 | 423 | 415 | 401 | 330 | 219 | personnes détiennent | 3 points | |
| 596 | 592 | 579 | 476 | 359 | 231 | personnes détiennent | 2 points | |
| 195 | 16 | 208 | 163 | 106 | 68 | personnes détiennent | 1 point | |
| 877 | 781 | 689 | 534 | 400 | 251 | personnes détiennent | 0 points | Suspension du droit de conduire pour 12 mois ! |

En 2011, les suspensions du droit de conduire pour solde de points nul a connu une progression pour atteindre le nombre de 321. En contrepartie, 213 personnes ont recouvré le droit de conduire à l'échéance des 12 mois de suspension.

Les suspensions du droit de conduire connaissent depuis l'année 2004 une progression significative (à l'exception de l'année 2010), ce qui est illustré par le graphique suivant :

Evolution du nombre de suspensions du droit de conduire depuis 2003



Entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2011, 17.384 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.

1.1.7.5. Les récidivistes

Le nombre des conducteurs ayant commis plus d'une infraction en matière de permis à points a progressé comme suit au cours des six dernières années :

| Nombre de récidivistes au 31/12/2011 | 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 | Retrait de points encouru |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| 8.590 | 8.640 | 9.266 | 9.834 | 10.210 | 9.399 | à 2 reprises |
| 3.055 | 3.245 | 3.481 | 3.541 | 3.372 | 2.499 | à 3 reprises |
| 1.322 | 1.447 | 1.567 | 1.471 | 1.138 | 764 | à 4 reprises |
| 1.128 | 1.169 | 1.128 | 933 | 651 | 339 | à 5 reprises |

1.1.7.6. Les informations en matière de permis à points

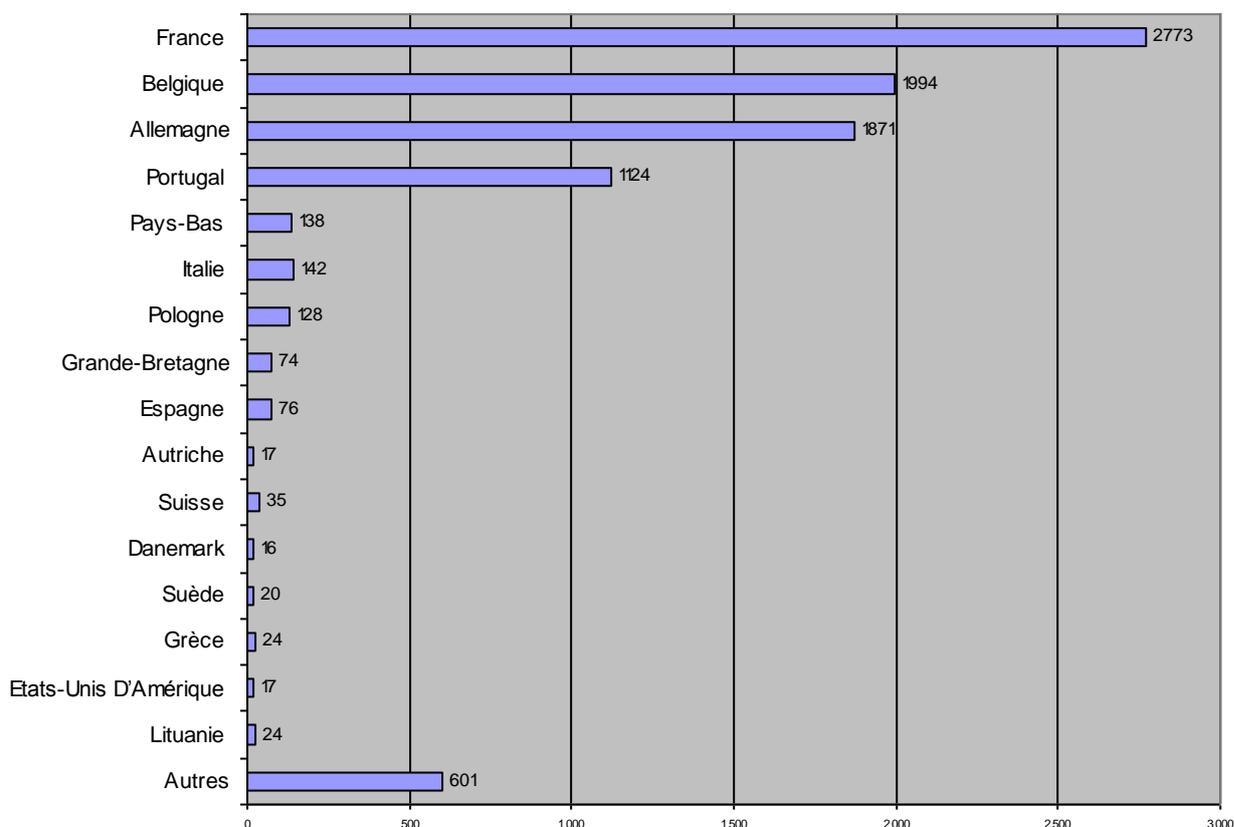
Au courant de l'année 2011, 23.526 courriers recommandés ont été envoyés suite à une réduction de points, dont 7.116 (30,25%) lettres à destination d'adresses étrangères.

En 2011, 17.384 lettres d'information ont été adressées à des titulaires d'un permis de conduire, suite au rétablissement du nombre initial de 12 points.

1.1.7.7. Les permis de conduire étrangers

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant l'année 2011, 9.074 personnes sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus.

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



1.1.7.8. Les cours de formation

Au courant de l'année 2011, ± 321 personnes se sont inscrites afin de suivre un cours de formation facultatif au CFC à Colmar-Berg, dont 256 personnes ont achevé les cours. 221 personnes ont participé à la formation obligatoire en vue de se voir restituer le droit de conduire.

1.1.7.9. Les retraits de points par tranches d'âge

Au 31 décembre 2011, 144.621 (156.921³ valeur théorique) personnes avaient fait l'objet d'un retrait de points du capital de leur permis de conduire (depuis le 1^{er} novembre 2002).

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 |
|-----------------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|
| 156.921 ³ personnes | 16.895 | 5.467 | 31.252 | 41.810 | 39.162 | 22.335 |
| | 10,77% | 3,48% | 19,91% | 26,64% | 24,96% | 14,24% |

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

1.1.8. La coopération du Centre de Formation pour Conducteurs

Depuis son ouverture le 12 juin 1996, le Centre de Formation pour Conducteurs a accueilli 85.682 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 33.884 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2011, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

| | <u>Nombre de part.</u> | <u>Evolution / 2010</u> |
|--|------------------------|-------------------------|
| Catégorie A | 537 | + 13.3 % |
| Catégorie B | 5.170 | + 2.0 % |
| Police | 768 | + 14.3 % |
| Armée | 67 | - 18.3 % |
| Camions et Bus (FLEAA, INAP, IFSB, Protex) | 176 | - 37.8% |
| Permis à points | 476 | + 1.0 % |
| Formation professionnelle | 421 | + 47.7 % |
| Volontaires et sociétés, événements | 2.950 | - 1,7 % |
| Total : | 10.565 | + 2,2 % |

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 (MDDI) ainsi que le « Young Drivers Day » s'adressant aux jeunes conducteurs, initiative parrainée par le MDDI.

1.1.8.1. Formation Professionnelle des conducteurs d'autobus/autocars et de poids lourds (loi du 5 juin 2009)

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 5 juin 2009 et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993, le Centre de Formation pour Conducteurs, en collaboration avec le MDDI, 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 2011, 210 candidats ont terminé avec succès leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de bus et d'autocars et 69 leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de poids lourds.

En plus, 142 candidats ont participé à une formation continue pour chauffeurs de bus et d'autocars.

1.1.8.2. Kuck & Klick

Le programme éducatif « Kuck & Klick » pour la première classe primaire, se concentre sur la sensibilisation des jeunes comme piétons et comme passagers. Le programme sous la tutelle du MDDI et du Ministère de l'Education Nationale et de la Formation professionnelle, a été présenté en 2011 dans 158 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 46 communes à travers le pays.

1.1.8.3. 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 5e respectivement 9e et 3e respectivement 11e. Initié par le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle en collaboration avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, un événement comportant une partie théorique et une partie pratique a été organisé dans 13 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.

1.1.8.4. Permis à points

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

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

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

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

En 2011, 256 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 2011 pour 220 participants.

1.1.8.5. 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. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

Le dépassement en 2003 du cap de 400.000 véhicules immatriculés au Luxembourg avait 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 ce 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 2011, à raison d'une croissance de 2,5 % par rapport à 2010, faisant que le cap des 500.000 véhicules immatriculés au Luxembourg sera atteint voire dépassé au plus tard en 2013.

Pour le détail de l'évolution du parc des véhicules routiers, voir l'annexe VIII sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/index.html> .

1.2.1. Le contrôle technique

En 2011, 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 411.527 contrôles, dont 361.255 contrôles primaires et 50.272 contrôles complémentaires à la suite du rejet préalable de véhicules en raison de défauts ou de non-conformités techniques majeures.

Après une évolution du taux de croissance quasi constante entre 2006 et 2010, de l'ordre de 1 %, ce taux a en 2011 approché les 5 %. Cette 'explosion' du taux de croissance paraît principalement due à la croissance du marché des véhicules d'occasion, qui avec une hausse de 7,4 % a été nettement plus importante que celle du marché des véhicules neufs, qui n'a été que de 2,5 %.

L'année 2011 a été tout particulièrement marquée par une forte croissance du nombre de véhicules (neufs et d'occasion) achetés en dehors du Luxembourg, et dès lors aussi des contrôles techniques afférents (de respectivement + 15 % et + 9,6 %). C'est également ce phénomène, combiné en outre à la croissance du parc national des véhicules routiers (de 2,5 %), qui a donné lieu à la hausse importante de 5,1 % du nombre des contrôles techniques périodiques.

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 ait encore une validité résiduelle d'au moins six semaines. Sur l'ensemble des 45.031 véhicules d'occasion achetés au Luxembourg, pour lesquels un dossier de transcription a été présenté en 2011, seuls 23.413 véhicules (soit 52,0 %) ont ainsi 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 2011, avec un taux se situant plus ou moins au milieu de la prédite marge.

A remarquer en particulier que le taux de rejet pour les véhicules d'occasion vendus au Luxembourg (de l'ordre de 22 %) 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 %). Ceci 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.

Après avoir passé de 16,2 % en 2009 à 15,5 % en 2010, le taux de rejet des véhicules soumis au contrôle technique périodique est resté stable en 2011, où il a été de 15,3 %.

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 déficiences majeures, voir l'annexe IX sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/index.html> .

1.2.2. 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 défectueux par le biais d'avertissements taxés, soit pour immobiliser les véhicules qui présentent des déficiences trop importantes pour pouvoir continuer leur trajet sans réparation préalable.

En 2011, il y a eu 41 contrôles routiers en 16 endroits différents, répartis sur pratiquement tout le territoire du pays. Ces contrôles ont porté sur 421 véhicules, dont 202 (soit 47,9 %) ont été conformes aux exigences réglementaires, alors que 132 véhicules (soit 31,4 %) ont présenté des déficiences 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.

Contrairement à l'année précédente, le taux des non-conformités majeures a été pratiquement le même tant pour les véhicules contrôlés immatriculés au Luxembourg que pour ceux immatriculés dans d'autres pays.

Le taux fort voire trop important de non-conformités majeures justifie à grande suffisance tant les contrôles routiers eux-mêmes que les 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 X sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/index.html> .

1.2.3. L'immatriculation des véhicules routiers

En 2011, le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est élevé à 120.025 opérations, soit une progression par rapport à l'année antérieure de 4,9 %.

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

Trois constats généraux se dégagent :

(1) après une régression considérable en 2009 du nombre des véhicules neufs immatriculés au Luxembourg, comme suite à la crise économique globale qui avait alors affecté le marché automobile, les années 2010 et 2011 ont de nouveau donné lieu à une progression de ce marché, de respectivement 4,9 % et 5,5 %;

(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 2011, où le marché national des véhicules d'occasion a en effet connu une hausse de 2.851 unités, ou 6,8 %, par rapport à 2010;

(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 a connu en 2011 une progression fort importante, qui a été de 16 % pour les véhicules neufs et de 9,3 % pour les véhicules d'occasion; ainsi un véhicule neuf sur sept et un véhicule d'occasion sur quatre est importé de l'étranger, pour ensuite être immatriculé 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 Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) se passent sur deux plans, à savoir celui de la certification automobile (désignée en général et ci-après par 'homologation') ainsi que celui de la certification de produits et de systèmes dans tous les domaines non liés à l'automobile (désignée ci-après par 'certification générale').

A la fin de l'exercice 2011, la SNCH comptait un effectif à titre permanent de 20 employés, dont 12,5 unités pour compte de l'homologation et 4,5 unités pour compte de la certification générale et trois employés pour les nouvelles activités dans le secteur maritime.

1.3.2. L'homologation

Avec un total environnant les 6 660 titres d'homologation délivrés, la SNCH a su garder un niveau élevé par rapport à l'évolution internationale dans le contexte de la crise, qui avait touché le domaine de l'industrie automobile de façon fulgurante.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2011, une large majorité de 60 % ont été des homologations de base, 35 % des dossiers d'extension et 5 % des dossiers de révision d'homologations de base délivrées au cours des années antérieures. A relever qu'un taux important de certificats de base nouvellement délivrés est la meilleure garantie pour la pérennité de l'activité de la SNCH en matière de l'homologation, alors que les constructeurs automobiles sont tenus par les dispositions réglementaires internationales de maintenir le dossier d'homologation d'un type de véhicule (avec toutes ses extensions et révisions) pendant tout le cycle de vie du véhicule en question auprès de l'autorité qui en a délivré le certificat initial.

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

Les 6 660 titres délivrés en 2011 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 2011, le nombre des constructeurs clients actifs de la SNCH s'est stabilisé à 734 clients actifs, par rapport à 689 en 2010, 762 en 2009, 784 en 2008, 750 en 2007 et 716 en 2006.

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.

Grâce à sa politique visant l'amélioration continue de ses prestations de service ainsi qu'à sa collaboration directe et ainsi très efficace avec ses services techniques (TÜV Rheinland Luxembourg, Luxcontrol et ATEEL), la SNCH réussit d'offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2011, 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 VI sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/index.html>.

1.3.3. La certification générale

Dans le domaine de la certification la SNCH a pu garder en 2011 le haut niveau d'activité de 2010.

Avec 424 certificats de conformité émis dans le domaine de la certification réglementaire, une croissance importante a pu être réalisée. Il reste pourtant à noter que le secteur général continue à être imprévisible en raison tout particulièrement du passage ininterrompu de différents secteurs d'un régime de certification par tierce personne neutre à un régime d'auto-certification.

En 2011, une certaine stagnation s'est manifestée en matière de la certification de systèmes sur base notamment des normes EN ISO 9001:2008 et EN ISO 13485:2003.

Dans le domaine de la certification en tant que 'organisme notifié' (N°0499), la SNCH, a su garder son activité à un niveau élevé. C'est tout particulièrement dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD), que la SNCH a pu continuer à redresser l'évolution négative de 2007 et au contraire peut maintenant noter un 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 VII sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/index.html> .

1.3.4. Activités maritimes

Dans le domaine maritime, la SNCH a su intensifier ses activités avec le commissariat aux affaires maritimes (CAM) surtout en offrant un support au niveau de la gestion du réseau d'inspecteurs mondial de sécurité maritime.

Le système d'inspection mis en place au courant de l'exercice 2011 a abouti à un total de 143 inspections de navires parmi une flotte de 253 navires en total. Le suivi des déficiences trouvées lors de ces inspections sont également gérées par les experts de la SNCH.

En parallèle, la SNCH est missionnée pour faire le suivi des systèmes de sécurité ISM (International Safety Management system) et de sûreté ISPS (International Ship and Port Security system) pour la flotte maritime du Luxembourg relatif aux navires dépassant le tonnage brut de 500 "gross tons".

Enfin la SNCH a procédé en 2011 à l'encadrement du développement de la MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006) qui sera ratifiée et mise en vigueur à partir de 2012.

1.4. Les transports exceptionnels

En 2011 (2010) le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national a considérablement augmenté par rapport à 2010. C'est ainsi que quelque 3.590 (3.118) autorisations de transports exceptionnels ont été établies. Aucun changement significatif ne s'est présenté quant aux dimensions et au poids des transports exceptionnels.

Néanmoins, la préparation appropriée de ces transports exceptionnels, de même que la détermination des conditions requises pour exécuter ceux-ci en toute sécurité, requièrent l'aide de l'Administration des Ponts et Chaussées, de la Police grand-ducale ainsi que de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois. C'est ainsi qu'en 2010 le Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées non moins de 145 (200) avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 338 (199) escortes de la part de l'Unité Centrale de la Police de Route (UCPR) ont été nécessaires pour assurer l'accompagnement de ces transports.

Ont été émis en 2011 :

| | |
|-----------|---|
| 764 (707) | Autorisations de circuler (renouvellements plus nouvelles) pour 2011; |
| 150 (149) | Autorisations pour des cavalcades et des cortèges pour 2011; |
| 63 (63) | Autorisations pour des « Coupe Scolaire » pour 2011; |
| 44 (66) | Autorisations pour des « Plaques Rouges » pour 2011; |
| 48 (42) | Courses à « Pied » pour 2011; |
| 50 (57) | Courses « Cyclistes » pour 2011; |
| 7 (8) | Courses « Triathlon » et « Duathlon » pour 2011; |
| 6 (6) | Courses « Automobiles » pour 2011; |
| 56 (485) | Autorisation concernant l'équipement des tracteurs agricoles pour 2011. |

Les chiffres entre parenthèses sont les chiffres de 2010.

1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne

En matière de *lutte contre l'insécurité routière*, il y a lieu de relever l'adoption, par le Parlement européen et le Conseil, en date du 25 octobre 2011, de la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Ladite directive prévoit la mise en place d'un système d'échange de données personnalisées relatives aux véhicules ainsi qu'aux propriétaires et détenteurs de véhicules, pour faciliter la poursuite des contrevenants non résidents, système qui devrait recourir, pour autant que possible, aux structures d'échange d'informations existantes, en l'occurrence, le système European CAR and driving license Information System (EUCARIS).

Les infractions visées par la directive sont les suivantes :

- a) excès de vitesse;
- b) non-port de la ceinture de sécurité;
- c) franchissement d'un feu rouge;
- d) conduite en état d'ébriété;
- e) conduite sous l'influence de drogues;
- f) non-port du casque;
- g) circulation sur une voie interdite;
- h) usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

Ladite directive a été publiée au Journal Officiel de l'Union européenne en date du 5 novembre 2011 et doit être transposée en droit national, d'ici le 7 novembre 2013.

En date du 11 novembre 2011, la Commission européenne a tablé la proposition de directive modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les *permis de conduire qui intègrent les fonctionnalités d'une carte de conducteur*.

Par le biais de cet instrument juridique, qui a comme objet de fusionner la carte de conducteur avec le permis de conduire, la Commission européenne escompte réduire les possibilités de fraude au niveau de la législation sociale dans le secteur des transports routiers, d'une part, et de réduire les charges administratives en relation avec la délivrance et la gestion desdits documents (une carte au lieu de deux !), d'autre part.

Ladite proposition de directive figurera à l'ordre du jour du groupe de travail « Transports terrestres » près du Conseil de l'Union européenne, début 2012.

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

1.6.1. Volet « législation »

En ligne avec la politique gouvernementale en matière de sécurité routière, un projet de loi a été déposé, projet qui vise à apporter plusieurs modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière et qui a pour objectif de renforcer d'avantage la lutte contre l'insécurité routière.

Parmi les mesures préconisées, il y a lieu de mentionner:

- la révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points; à cet égard, l'accent est mis sur les infractions qui sont réputées être à l'origine des accidents graves de la route, en l'occurrence, la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool, de drogues ou de médicaments ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection
- la modification des dispositions relatives au dépistage de stupéfiants dont notamment l'adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est considérée comme infraction
- le réagencement des mesures de retrait administratif et judiciaire du permis de conduire.

Au cours de l'année 2011, la Commission de circulation de l'Etat a par ailleurs aussi finalisé un projet de loi modifiant l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques relatif à la publication des règlements ministériels.

Dans le contexte de la refonte de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955, le groupe de travail « *modifications du Code de la Route* » a repris les discussions. L'objectif principal de la refonte consiste à simplifier la procédure d'approbation des règlements communaux. L'avant-projet de loi sera complété par les adaptations de la loi communale du 13 décembre 1988 qui s'imposent suite à la suppression de la double-approbation. Les discussions seront clôturées au début de l'année 2012.

Volet « réglementaire »

Sur le plan de la réglementation routière, il y a lieu de mentionner:

A) la transposition en droit national, par règlement grand-ducal du 8 décembre 2011, de la directive modifiée 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

Les nouvelles dispositions qui entreront en vigueur le 19 janvier 2013, ont notamment comme objectifs:

- de combattre la fraude en matière de permis de conduire notamment, par l'introduction d'un modèle communautaire de permis de conduire sous format « carte de crédit » d'une durée de validité administrative limitée avec, comme option, d'y introduire à titre de mesure anti-falsification supplémentaire, un microprocesseur;
- de faciliter la libre circulation des citoyens en mettant fin à l'insécurité juridique résultant à présent de l'absence d'harmonisation, au niveau communautaire, des durées de validité du permis de conduire ainsi que des périodicités des examens médicaux en vue du renouvellement du permis de conduire;
- de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière notamment, par
 - o l'introduction d'une nouvelle catégorie harmonisée de permis de conduire pour les cyclomoteurs
 - o le renforcement de l'accès progressif à la conduite des deux-roues motorisés et des véhicules lourds
 - o l'introduction d'exigences de qualification minimales pour les examinateurs pour le permis de conduire
 - o l'harmonisation de la périodicité des examens médicaux obligatoires pour les conducteurs de poids lourds et d'autobus/autocars.

B) le règlement grand-ducal du 25 janvier 2011, transposant en droit national les directives 2009/112/CE et 2009/113/CE, s'agissant des conditions médicales à remplir par les conducteurs de véhicules automoteurs.

C) le règlement grand-ducal du 1^{er} juillet 2011, introduisant dans la réglementation routière la notion de « signaleur », créant ainsi le cadre légal pour les personnes auxquelles les organisateurs de manifestations sportives se déroulant sur la voie publique, peuvent avoir recours pour sécuriser le parcours.

D) la mise en place du cadre réglementaire en matière de dépistage des drogues au volant, par le règlement grand-ducal du 18 novembre 2011 concernant les critères techniques et les conditions d'homologation des appareils servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme des usagers de la route ainsi que les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique, la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses des usagers de la route et modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

E) l'engagement dans la procédure réglementaire, d'un projet de règlement grand-ducal visant à introduire dans la réglementation routière une disposition stipulant que dans des conditions météorologiques hivernales définies, les véhicules automoteurs peuvent seulement être conduits sur la voie publique avec des pneus d'hiver (pneus M+S ou M.S. ou M&S), tout en différenciant à cet égard entre les différentes catégories de véhicules. Le projet est pendant devant le Conseil d'Etat.

F) l'engagement dans la procédure réglementaire d'un projet de règlement grand-ducal modifiant:

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

2. le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;
3. le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers;
4. le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation;
5. le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite des véhicules et
6. le règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres.

G) l'engagement dans la procédure réglementaire d'un projet de règlement grand-ducal modifiant l'article 100 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955. Les modifications sont en corrélation avec celles apportées à l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955 concernant la publication des règlements ministériels.

H) l'élaboration d'avant-projets de règlements grand-ducaux par des groupes de travail de la Commission de circulation de l'Etat :

- le groupe de travail « *modifications du Code de la Route* » est en train d'élaborer un avant-projet de règlement grand-ducal qui vise à adapter certaines dispositions du Code de la Route ayant plus particulièrement trait au droit d'accès aux voies réservées aux autobus. Un autre avant-projet prévoit d'attribuer au Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées la compétence d'interdire, en cas de verglas, de neige abondante ou de dégel, la circulation des véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes sur des tronçons déterminés ou sur l'ensemble du réseau autoroutier,
- le groupe de travail « *limitations de la vitesse* » est en train d'analyser des doléances de citoyens en matière de limitations de la vitesse sur la voirie normale de l'Etat à l'extérieur des agglomérations. Cette analyse peut résulter en une adaptation du règlement grand-ducal du 02 juillet 2009 concernant les limitations de vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat situé en dehors des agglomérations.

1.6.2. Avis et projets d'avis de la Commission de circulation de l'Etat

La Commission s'est prononcée dans son avis du 18 juillet 2011 sur le droit d'emprunter les voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun. Dans une première partie la Commission analyse les catégories d'usagers qui sont autorisées à emprunter lesdites voies et dans un deuxième volet elle revient entre autres sur la signalisation des voies d'autobus bidirectionnelles.

Le groupe de travail « *signalisation et aménagement* » a entretemps lancé l'élaboration de l'avis concernant l'apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations. Un bureau d'études accompagne le groupe dans ces discussions. Il convient encore à préciser que l'avis 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 prévoient l'introduction de zones 30km/h ou encore de zones résidentielles, en dépendent largement.

La Commission projette par ailleurs d'élaborer, en collaboration avec un bureau d'études, un avis concernant l'aménagement d'arrêts d'autobus sur la voirie normale de l'Etat située hors agglomération. Cet avis 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.

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

Au cours de 2011, la Commission de circulation de l'Etat a traité quelques 130 règlements communaux à caractère définitif ainsi que quelque 190 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 60 demandes d'accord préalable.

1.6.4. 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.

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

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

2. Chemins de fer

2.1. Les initiatives législatives

2.1.1. Loi du 14 décembre 2011 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires

La loi s'inscrit dans le cadre de la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

La directive 2004/49/CE précitée a été transposée en droit national notamment par le biais de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. Pour mettre en conformité le droit national avec les exigences communautaires en la matière, le cadre législatif a dû être complété par la transposition de la directive 2008/110/CE précitée.

A travers la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2008/110/CE, il est introduit un nouveau chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire relatif à la maintenance des véhicules et qui exige que chaque véhicule apte à la circulation sur une ligne ferroviaire doive se voir assigner une entité en charge de la maintenance. Cette entité doit être identifiée dans le Registre national des véhicules (RNV). Elle a comme mission, sans préjudice des dispositions de sécurité en vigueur, de veiller à ce que tous les véhicules dont elle a la maintenance soient entretenus conformément à son carnet d'entretien et aux exigences existantes.

2.1.2. Règlement grand-ducal du 7 avril 2011 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire

L'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 a relégué à un règlement grand-ducal le soin de dresser l'inventaire des propriétés domaniales faisant partie du domaine du chemin de fer qui est attribué à l'infrastructure ferroviaire. En fait, il s'agit de l'assise foncière du réseau ferré national.

La convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire signée le 7 mai 2009 entre l'Etat et les CFL et approuvée par règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 prévoit dans son article II que les CFL tiennent à jour le relevé des parcelles annexé au règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 précité.

Le relevé en question a été amendé une première fois par le règlement grand-ducal du 20 décembre 1999 portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire signés le 22 novembre 1999 entre l'Etat et la Société Nationale des CFL et a été modifié dans la suite par règlements grand-ducaux des 20 août 2002, 9 mai 2003, 5 mars 2004, 25 mai 2005, 24 juillet 2006, 27 octobre 2009 et 3 août 2010.

Au vu des opérations immobilières ayant affecté le domaine ferroviaire depuis la dernière modification du règlement grand-ducal du 3 août 2010 précité, une nouvelle mise à jour dudit relevé s'est avérée nécessaire.

2.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

2.2.1. Suppression par la Deutsche Bahn de trois trains IC reliant le Luxembourg au réseau allemand

La *DB Fernverkehr AG* a décidé de supprimer, à partir du 11 décembre 2011, trois des cinq trains IC entre Luxembourg et Coblenche. Dans un souci de garantir la bonne liaison du Luxembourg au réseau allemand une solution commune e été trouvée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, le Ministère de l'Intérieur, du Sport et de l'Infrastructure de la Rhénanie-Palatinat, ainsi que par les CFL, le SPNV-Nord et la DB Regio.

Il a été convenu que tous les trains IC entre Luxembourg et Trèves, supprimés à partir du 11 décembre 2011, seront substitués par des trains RE *RegionalExpress*. Il est à souligner que le train de 16h20 à partir de Luxembourg est prolongé en direct jusqu'à Coblenche. Le train de 19h20 à partir de Coblenche est prolongé en direct jusqu'à Luxembourg de sorte que la correspondance avec les trains en provenance de Cologne/Emden et Francfort/Vienne est garantie. Afin d'assurer le confort des voyageurs, ces trains directs en direction et en provenance de Coblenche sont composés de voitures à double étage des CFL.

Pour les voyageurs en provenance de Luxembourg, cette mesure de substitution permet de garantir la liaison avec Coblenche qui constitue le nœud de communication pour les trains de grandes lignes en Allemagne et au delà vers l'Est de l'Europe.

Cette mesure constitue une solution provisoire jusqu'au changement d'horaire mi-décembre 2014, à partir duquel fonctionnera le *Rheinland-Pfalz-Takt* qui reliera le Luxembourg à Coblenche toutes les heures et qui permettra d'améliorer substantiellement la liaison avec le réseau ferré allemand.

2.2.2. Développement de la relation internationale par chemin de fer Luxembourg - Wasserbillig - Trèves - Coblenche

Après de longues années de discussions et de négociations, une déclaration d'intention a finalement pu être signée entre le Ministère du Transport, des Bâtiments et du Développement Urbain de la République Fédérale d'Allemagne, le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère de l'Intérieur, du Sport et de l'Infrastructure de la Rhénanie-Palatinat, la DB Netz AG, la DB Station & Service AG et la DB Energie GmbH en date du 6 octobre 2011. La déclaration d'intention concerne les travaux d'extension et la mise à double voie du tronçon Igel – Igel Ouest sur la ligne Luxembourg-Trèves. Ces travaux permettent d'améliorer la qualité du transport par rail sur cette tranchée et d'augmenter la capacité sur cette partie afin de rendre les transports publics par train plus attractifs pour les frontaliers allemands. Le projet est évalué à quelques 19,6 millions d'euros et le Luxembourg contribuera 8 millions d'euros à ce projet qui sera réalisé en 2014.

L'accord signé en date du 6 octobre 2011 entre le Luxembourg et l'Allemagne sur la mise à double voie du tronçon Igel - Igel-West est en effet une condition nécessaire à la mise en place du Rheinland-Pfalz-Takt à partir de décembre 2014.

Le concept d'exploitation « Rheinland-Pfalz Takt 2015 » est en effet 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 - Coblenz, ainsi que sur l'axe Sarrebruck - Trèves - Coblenz, sans changement de train à Trèves. A cet effet, les trains circulant sur les deux axes en direction de Coblenz seront fusionnés à Trèves. Dans le sens inverse, l'unité multiple venant de Coblenz 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.

2.2.3. 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.

2.3. Administration des Chemins de Fer (ACF)

2.3.1. Division Interopérabilité et Sécurité

Participation à quatre réunions du Comité pour l'interopérabilité et la Sécurité Ferroviaire (RISC Committee) auprès de la Commission européenne pour le compte du MDDI. 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 et à la « Task Force » sur les règles nationales de sécurité organisés par la Commission européenne.

Participation à quatre réunions plénières des autorités nationales de sécurité européennes avec l'Agence ferroviaire européenne et aux "workshops" y relatifs.

Participation aux réunions des différents groupes de travail (STI Wagons, STI Locomotives et Véhicules Passagers, Reconnaissance mutuelle du Matériel roulant, Registre National des Véhicules, Registre sur les types de véhicules, Registre de l'Infrastructure, Règles Nationales de Sécurité, Entité en charge de l'entretien) auprès de l'Agence ferroviaire européenne à Lille.

Participation aux réunions plénières et aux réunions du « Regulatory Subgroup » de l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates).

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.

Participation aux réunions dans le cadre de la reconnaissance mutuelle entre la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne avec finalisation du document technique au 17/03/2011.

Participation au groupe de travail du MDDI pour l'implémentation en droit luxembourgeois de la directive 2008/110/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires; publication de la loi du 14 décembre 2011 transposant la directive 2008/110/CE.

Etablissement du rapport annuel de sécurité conformément à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Mis en place d'un registre national des véhicules avec enregistrement de 4.806 véhicules dont 4.553 wagons, 133 voitures, 109 engins moteurs (locomotives), 11 engins moteurs (engins de travail) et connexion au registre virtuel des pays de l'UE.

Préparation d'un registre national en vue de la confection des licences des conducteurs d'engin moteur.

Concertation avec le CFL GI portant sur le projet de construction d'une nouvelle ligne reliant les gares de Luxembourg et de Bettembourg ainsi que l'application des différentes procédures, dont notamment l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques, dans le cadre de nouvelles mises en service, d'un réaménagement ou d'un renouvellement de sous-systèmes.

Reconnaissance du psychologue de travail des CFL dans le cadre de la certification des conducteurs de trains.

Gestion du dossier et émission d'avis au Ministre portant sur l'agrément de 2 organismes compétents (BELGORAIL et CERTIFER).

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de type 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.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de type présentée par le constructeur STADLER pour des automotrices tri-caisses à double étage du type « KISS » (future série CFL 2300).

Gestion du dossier traitant de l'équipement des automotrices du type CFL 2000 avec une nouvelle radio sol-train bi-mode analogique/GSM-R du type MESA24 B-R2 et établissement de 2 autorisations de mise en service applicables à un ensemble de 12 automotrices du type concerné.

Gestion du dossier portant sur la mise en conformité par rapport aux exigences du GI imposés sur l'infrastructure ferroviaire nationale et l'immatriculation des locomotives de la série 300 (MaK type G850BB) et de la série 100 (MaK type G320) de CFLcargo.

Gestion de 4 dossiers et prise de décision concernant la compatibilité avec les installations du réseau et l'utilisation sur l'infrastructure ferroviaire nationale de nouvelles versions de logiciels appliquées à différents équipement des radios sol-train embarqués.

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 (127 affaires traitées).

Analyse du dossier relatif à une exploitation de trains d'une longueur supérieure à 750m sur l'infrastructure ferroviaire nationale sur base d'une demande présentée par l'entreprise ferroviaire SNCF.

Clôture de l'autorisation de mise en service d'un second lot d'automotrice du type TER2Nng acquise par l'entreprise ferroviaire CFL.

Etablissement d'une autorisation de mise en service d'une nouvelle version de logiciels « H6 » applicable aux automotrices du type TER2Nng série CFL 2200 et SNCF 24500.

Etablissement d'une autorisation de mise en service pour 5 engins du type ROBEL GWK 54.22 acquis par le gestionnaire d'infrastructure CFL GI pour les différents travaux de maintenance sur l'infrastructure ferroviaire et établissement d'une autorisation de mise en service provisoire applicable à 3 engins de maintenance du type ROBEL STW 54.54 et 57.54 dans le cadre du contrat portant sur le renouvellement du parc de véhicules de maintenance.

Etablissement d'une autorisation de mise en service pour une régaleuse/profileuse de ballast du type PLASSER & THEURER USP 2010 SWS acquis par CFL GI.

Etablissement d'une autorisation de mise en service pour une locomotive diesel du type « VL G1206 modi3 » prise en location par les CFLcargo.

Clôture de l'autorisation de mise en service de 70 wagons plats à bogies du type Rens du détenteur CFLcargo avec la livraison du dernier lot de wagons.

Clôture de l'autorisation de mise en service de 540 wagons plats à bogies du type Rbnpss du détenteur CFLcargo avec la livraison du dernier lot de wagons.

Etablissement des autorisations de mise en service de 18 wagons plats à bogies du type Slps, aménagés pour le transport de conteneurs ACTS, pour le détenteur ACTS AG Suisse.

Etablissement des autorisations pour l'immatriculation d'une totalité de 330 wagons existants et de différents types de construction dans le registre national des véhicules et destinés à l'exploitation sur la partie du réseau NON-TEN telle que visée par la loi du 18 décembre 2006.

Admission à la circulation d'un lot de 200 wagons plats à bogies articulés du type Sdggmrss TWIN, aménagés pour le transport de caisses mobiles, pour le détenteur AAE Suisse.

Admission à la circulation d'un deuxième lot de 138 wagons plats à bogies articulés du type Sdggmrss TWIN, aménagés pour le transport de caisses mobiles, pour le détenteur AAE Suisse.

Instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification des entreprises ferroviaires CFLcargo et SNCF, ainsi que la demande concernant l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure (CFL GI).

Instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification de l'entreprise ferroviaire SNCB Logistics SA en cours.

Signature des conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise entre l'ACF et les CFL en leur qualité de gestionnaire d'infrastructure.

Signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre l'ACF et les CFL en leur qualité d'entreprise ferroviaire.

2.3.2. Divisions Sillons

Attribution, pour la période horaire 2011, valable du 13.12.2010 au 12.12.2011, de 1.625 sillons dont 1.165 pour le trafic voyageurs et 237 pour le trafic fret. 223 sillons concernaient des parcours à vide et pas de sillons pour des trains de service. Ces 1.625 sillons représentaient 362.080 trains prévus de parcourir 8.825.466 km.

Publication de 30 Avis-Horaires concernant 769 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2011.

Etablissement de 702 Avis-Trains concernant 35.897 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5).

Emission de 10.397 avis-trains (court-terme) par le poste 24h/24h concernant des modifications de dernière minute.

Au total 365.042 trains ont réellement circulé et ont parcouru 8.800.401 km en 2011.

Horaire 2012 établi par la division « Sillons » de l'ACF, commençant le 12.12.2011 et étant valable jusqu'au 08.12.2012. 1.553 sillons ont été attribués dont 1.147 concernant des trains voyageurs, 228 des trains de fret et 174 parcours à vide et 4 trains de service.

Autres activités de la division « Sillons » :

Adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2012.

Participation à deux assemblées générales de RailNetEurope (RNE) à Bled et à Vienne, ainsi qu'à divers groupe de travail de RNE.

Support des entreprises ferroviaires aux réunions du Forum Train Europe (FTE).

Membre consultatif aux assemblées du Comité de gestion corridor C.

2.4. La sécurité dans l'entreprise CFL

Pérenniser une culture sécurité au sein du Groupe CFL visant un comportement sécuritaire de chacun est un objectif qui demande continuellement des efforts. En 2011, le Groupe CFL ne déplore aucun accident mortel d'un de ces agents, ni un accident ferroviaire causé par les CFL ayant eu des conséquences graves. Néanmoins, le nombre des accidents de travail enregistré en 2011 par rapport à 2010 est en hausse. Ce fait s'explique principalement par une hausse des agressions envers le personnel. Ainsi, les incidents dans le domaine de la sûreté ont été analysés et les CFL réagiront avec la poursuite des mesures préventives déjà

prises en place. Continuer à utiliser avec persévérance les outils de prévention des accidents est un des maillons d'une culture saine en matière de sécurité.

Montrer l'exemple en adoptant sur le terrain un comportement qui prend en compte les aspects de la sécurité malgré les contraintes dans le cadre de la réalisation des tâches quotidiennes, c'est un devoir de chacun dans une entreprise visant à l'amélioration de la sécurité. Les procédures opérationnelles garantissant une exploitation ferroviaire et une gestion de l'infrastructure en toute sécurité sont reprises dans les systèmes de management de la sécurité de la Direction Activités Voyageurs et de la Direction Gestion Infrastructure.

Pour la troisième année consécutive, la Journée Sécurité du Groupe CFL a accueilli environ 1100 personnes et les présentations et stands portaient sur des thèmes de la santé, la sécurité routière, la sécurité ferroviaire et la sécurité au travail.

Rappelons que chaque poste de travail au sein des CFL exige une formation de sécurité spécifique au poste. S'y grefferont des formations de prévention d'accidents tels que l'apprentissage de la méthode de réaliser des audits sécurité, les formations portant sur l'application du Code du Travail, la formation pour prévenir des maux de dos, les techniques de gestion de stress, les techniques d'évacuation en cas d'incendie et de la lutte contre un incendie. En 2011, 200 agents ont suivi les formations précitées visant à prévenir des accidents de travail.

2.5. La sécurité ferroviaire

En 2011, les CFL ont poursuivi la campagne de sensibilisation s'adressant au grand public pour rappeler les règles du Code de la Route en traversant un passage à niveau. A noter qu'en 2011 aucune collision sur un passage à niveau entre un train et une voiture privée n'a pu être enregistrée.

En 2012, les actions entreprises afin de réduire le nombre des dépassements des signaux seront réitérées. En effet, le nombre de ces incidents a pratiquement doublé par rapport à l'année précédente, néanmoins il ne s'agissait pas d'incidents pouvant être qualifiés comme «mise en danger ».

En 2011, le réseau ferré luxembourgeois a compté 138 passages à niveau. Relevons que le programme de suppression des passages à niveau sera poursuivi au cours des années prochaines.

L'état de réalisation de l'équipement de contrôle des trains ETCS (European Train Control System) niveau 1 de l'infrastructure en 2011 est d'environ 90 %, l'ensemble du réseau sera équipé avec ETCS en 2012.

Fin 2011, l'état de l'équipement du matériel CFL par le système de contrôle ETCS était comme suit :

- l'ensemble des automotrices série 2000 (Z2),
- 3 locomotrices série 3000,
- 1 locomotive série 4000,
- 1 voiture pilote « Dosto » et
- 1 automotrice série 2100.

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'information sur les risques et des exercices pratiques. Un exercice commun au triage à Bettembourg, visant à

évaluer l'application pratique du plan d'urgence externe en cas d'un accident impliquant des marchandises dangereuses a été réalisé en 2011.

Ensemble avec l'Administration des Services de Secours, les services concernés des CFL ont établi un guide pratique sur les modalités d'intervention des services de secours sur le réseau ferré luxembourgeois, dont la mise en vigueur est prévue pour 2012.

Dans le but de prévenir des accidents sur le rail dus aux comportements insécuritaires des jeunes prenant le train aux arrêts situés près des lycées, la campagne de sensibilisation « 10 steps to rail cool » a été mise en place et sera lancée en 2012 en coopération avec d'autres partenaires.

2.6. La santé et la sécurité au travail

Rappelons que le Groupe CFL a enregistré son dernier accident mortel en 2009. En effet, une rame a roulé sur les jambes du conducteur de manœuvre lors de travaux pendant la nuit à Differdange. Suite aux conséquences de cet accident la victime a perdu la vie. Pour éviter des accidents, le Groupe CFL a mis en place des outils de prévention. A citer par exemple, des campagnes de sensibilisation, des minutes de sécurité, des audits, des analyses d'accidents par la méthode d'un arbre des causes et des analyses de risques au poste de travail. En 2011, le Groupe CFL note malheureusement une hausse du nombre des accidents de travail. Ainsi en 2012, l'accent devra être mis sur l'application systématique de ces outils de prévention et chaque responsable est appelé à montrer l'exemple de son comportement sécuritaire sur le terrain.

Des efforts sont toujours à réaliser pour réduire le nombre des accidents de trébuchement qui constituent un tiers des causes d'accidents. Pour éviter de tels accidents, chacun devra montrer l'exemple en tenant la rampe lors de la montée et descente des escaliers et surtout de prendre le chemin le plus sûr qui n'est pas forcément le chemin le plus court. Chaque accident de travail dans un atelier de train ou de bus ou sur un chantier peut être évité par une adoption d'un comportement sécuritaire.

En 2011, 75 agents du Groupe CFL ont participé avec succès au cours de base de premier secours. Dans la Gare de Luxembourg sont également installés deux défibrillateurs automatiques, facile à utiliser en cas d'un arrêt cardiaque. Faire les bons gestes en cas d'urgence peut sauver des vies.

L'année 2012 aura donc pour objectif, une réduction des accidents de travail par une application plus systématique des outils de prévention décrits dans l'Ordre Général N°14 révisé en 2010.

2.7. 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 2011.

Du point de vue infrastructure, la construction et la mise en service du nouvel arrêt Belval-Lycée, la rénovation des arrêts Bascharage, Dippach,, Schouweiler, constituent les plus importantes améliorations du service offert au client. Equipés de toutes les installations techniques d'accessibilité et d'information exigées par les clients de nos jours, ces arrêts offrent tout le confort aux voyageurs de même qu'aux personnes à mobilité réduite. L'installation systématique et progressive des lignes de guidage pour personnes aveugles

sur tous les quais rénovés, permet aux personnes souffrant d'une déficience visuelle, d'accéder aux transports publics. De nombreuses places de stationnement ont été créées auprès de nos arrêts et gares par l'aménagement de nouveaux parkings (Bascharage, Kautenbach ; Schouweiler) ou par extension des parkings existants (Bettembourg ; Dippach).

En ce qui concerne l'information des voyageurs dans les trains, notamment en cas de perturbation du service ferroviaire, le personnel d'accompagnement des trains a reçu une formation spécifique et ciblée sur la communication verbale.

En collaboration avec les plus importants réseaux ferroviaires voisins ainsi que l'UIC, un logiciel de demande d'assistance pour personnes à mobilité réduite a été mis en place. Celui-ci permet aux personnes souffrant d'un handicap de voyager en toute confiance, sachant qu'une assistance à l'embarquement ou au transbordement leur est garantie tout au long du voyage à travers la plus grande partie de l'Europe.

2.8. La sûreté aux CFL

Depuis 2003, les incidents « sûreté » constatés dans les trains et les gares, c.-à-d., les agressions verbales et physiques, les comportements inconvenants, les actes de vandalisme et les délits, sont enregistrés dans une base de données. En 2011, ces chiffres montrent une augmentation des incidents de plus de 40 % par rapport à 2010. Egalement, le nombre des accidents de travail des agents CFL dus à des agressions et reconnus comme accident de travail par l'association d'assurance accidents, a pratiquement doublé par rapport à l'année précédente. Cette situation alarmante a mené les CFL à analyser les incidents et l'efficacité des mesures de prévention existantes en place. Les échanges avec les forces de l'ordre et les autres transporteurs publics à ce sujet, laissent conclure que ce phénomène est dû à une augmentation de l'aptitude à l'agressivité à travers la société en général.

Le plan d'action sûreté, dont le suivi se fait par le Comité de Pilotage Sûreté, sera complété par des actions de prévention définies dans un groupe de travail restreint établi pour définir des actions supplémentaires visant à réduire ces actes de malveillance.

Au niveau national, le Comité de Pilotage «Sécurité dans les transports publics» sous la tutelle du Ministère du Développement durable et des Infrastructures s'échange en vue de définir des mesures de prévention. A ce sujet divers groupes de travail poursuivent les travaux dans les sous-groupes suivants :

- Contrôle dans les transports publics – interchangeabilité des compétences de contrôle,
- Loi sur la sûreté dans les transports publics,
- Campagne de sensibilisation dans les établissements scolaires,
- Toxicomanie et sans-abri.

Le groupe de travail « Toxicomanie et sans-abri » a retenu la proposition des CFL de mettre en place un pôle sociétal nommé « Para-Chute ». Il s'agit d'un point d'accueil pour les personnes dites « errantes » afin de les orienter vers des structures d'aides. Le « Para-Chute » sera exploité en partenariat avec la Ville de Luxembourg (Service «Streetwork»). L'ouverture de la structure est prévue au courant du mois de juin 2012. Depuis fin 2010, un référent social nommé des CFL s'échange régulièrement avec les Streetworker de la Ville de Luxembourg. Dans la gare de Dommeldange, la Ville de Luxembourg loue un local d'accueil pour des jeunes du quartier.

La campagne « 10 steps to rail cool », vise à sensibiliser les jeunes au comportement correct tout en respect de la sécurité. L'ensemble des élèves du lycée Bel-Val, situé à proximité du nouvel arrêt ferroviaire opérationnel depuis 2011, a été sensibilisé via cette formation interactive. D'autres campagnes en collaboration avec les partenaires du groupe de Travail « Campagne de sensibilisation dans les établissements scolaires » sont projetées.

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 la France, de l'Italie, de la Belgique, du Luxembourg, de la Pologne et de l'Espagne. A relever que début 2012 sept réseaux ferroviaires complémentaires adhéreront à la charte. A citer comme action dans le domaine de la solidarité l'exposition photographique en gare de Luxembourg portant sur la pauvreté et l'exposition sur le graffiti en gare d'Esch-sur-Alzette. Le catering lors de ces expositions a été assuré par des associations caritatives.

2.9. La protection de l'environnement aux CFL

En concertation avec l'Administration de l'Environnement, les CFL poursuivent les actions qui s'inscrivent dans le plan d'action national de lutte contre le bruit des grands axes ferroviaires de plus de soixante mille passages de train par an. Suite aux travaux réalisés en 2011 sur le viaduc d'Esch-sur-Alzette au niveau des voies, c.-à-d. la suppression des fixations directes des rails, il est prévu d'installer un mur antibruit en mars 2012. Egalement lors des travaux de rénovation à l'arrêt de Noertzange, la mise en place d'écrans antibruit est projetée en 2012.

Le meulage des rails aux endroits sensibles contribue à une réduction notable des nuisances sonores dans l'environnement. Ainsi ce meulage acoustique a été repris dans le programme régulier d'entretien de meulage des rails du réseau ferré luxembourgeois.

A noter qu'en 2012 seront établies des cartes actualisées stratégiques du bruit des grands axes ferroviaires avec plus de trente mille passages de trains par an. Le plan d'action national de lutte contre le bruit sera adapté en conséquence.

Dans tous les nouveaux projets de construction de bâtiments, comme par exemple le bâtiment administratif du Centre de Remisage, sont prises en compte des réflexions écologiques quant à réduire à un minimum la consommation en énergie. D'ailleurs, dans le cadre de la rénovation de la Gare de Luxembourg, les critères en matière de développement durable sont respectés.

En outre, les travaux de chantier des grands projets ferroviaires suivent les recommandations en matière d'assainissement de sol, de protection des eaux et de réduction des nuisances sonores lors des travaux.

2.10. Le transport de fret – CFL cargo

2.10.1. Evolution du trafic fret

Le tonnage total fret a accusé en 2011 une diminution de 5,2 % par rapport à 2010. L'évolution positive constatée en 2010 par rapport à l'année de crise 2009 aurait pu se poursuivre mais l'arrêt de production de l'usine ArcelorMittal Schifflange et la marche réduite

de l'usine ArcelorMittal Rodange (temporaire, prévue jusqu'à fin mars 2012 selon l'annonce d'ArcelorMittal en septembre 2011) ont finalement provoqué un résultat légèrement négatif.

On constate une forte progression des importations de coke et de demi-produits en acier en provenance de la Pologne. Par contre les importations de ferrailles et de demi-produits en acier en provenance de l'Allemagne sont en régression.

Les exportations de produits sidérurgiques sont restées stables. Les trafics de papier diminuent et les matériaux de construction augmentent.

En trafic intérieur, les diminutions de tonnage concernent surtout les ferrailles, les demi-produits et les produits finis en acier.

L'expansion géographique des activités de CFL cargo a encore une fois permis une augmentation très importante des tonnes-km, même si les tonnes transportées ont diminué.

2.10.2. Périmètre international « open access » en 2011

Au niveau international, l'année 2011 a été marquée par une hausse des volumes transportés, malgré le ralentissement des trafics sidérurgiques vers Bâle à partir de Florange, avec pour origine à la fois une augmentation globale du volume des trafics existants mais aussi de nouveaux contrats conclus par CFL cargo. Ceci permet de contrecarrer dans une certaine mesure les effets négatifs de la réduction des transports pour la sidérurgie luxembourgeoise.

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

Le transport de demi-produits en acier depuis Hambourg / Duisbourg vers la Grande Région, qui avait démarré au deuxième trimestre 2009, continue aujourd'hui avec plusieurs trains par semaine. En 2011, ce trafic représentait un volume de 494.000 tonnes transportées (357 kt pour Duisbourg et 137 kt pour Hambourg) et le trafic va continuer en 2012.

Ce transport est fait sous forme de trains complets et mixtes. CFL cargo Deutschland assure la traction jusqu'à Ehrang, où CFL cargo du Luxembourg prend la relève. Les trains de Hambourg ou Duisbourg acheminent des semi-produits (billets & blooms) vers les sites ArcelorMittal de Schifflange, Rodange (LU), Gandrange (FR) et Bissen (LU). Actuellement, il y a 5 à 9 trains par semaine au départ de Duisbourg et 1 à 3 trains par semaine au départ de Hambourg.

Etant donné les volumes et la fréquence de ces transports, CFL cargo a dédié un parc de plus de 250 wagons aux deux trafics. Les wagons utilisés pour ces transports ne retournent pas toujours vides vers Hambourg ou Duisbourg car, depuis le printemps, des flux de produits en acier partent plusieurs fois par semaine vers le Nord, et même au-delà au départ du port de Hambourg.

A plusieurs reprises en 2011, CFL cargo a organisé des transports ponctuels de grand volume pour le groupe ArcelorMittal. Il y a notamment eu +/- 20 trains spot / 21.000 tonnes de demi-produits transportés de la Pologne, en «open access» sur le parcours allemand, vers le Luxembourg. De même, il y a eu 20 trains spot à 26.000 tonnes de brames de Dunkerque (FR) et Gand (BE) vers le Luxembourg

CFL cargo a continué à développer et à consolider les transports de coke au départ de la Pologne / Tchéquie vers la France, transports qui avaient démarré au troisième 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 a consolidé les flux de coke existants suivants au départ de la Lorraine et du Luxembourg :

- vers l'Italie
- vers l'Espagne & la région de Lyon.

De plus, CFL cargo a mis en place la desserte de Foug pour le transport de charbon.

Le 11 avril 2011, une navette Bettembourg-Lübeck a démarré sous la régie de CFL Multimodal. Il s'agit d'un transport par rail de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques entre le terminal multimodal de Bettembourg et le *Skandinavienkai* au Port de Lübeck. CFL cargo assure la traction de ce train, en étroite coopération avec Nordic Rail Service dans le port de Lübeck.

La navette effectue 3 allers-retours par semaine entre Bettembourg et Lübeck, avec un objectif à terme de 5 allers-retours par semaine. Cette coopération CFL cargo – CFL Multimodal a pu prouver les avantages du transport par rail: fiabilité, ponctualité et service client. La nouvelle relation illustre bien l'accroissement de la demande de transport sur l'axe européen nord-sud. Hormis une meilleure fiabilité et des délais plus courts, le nouveau transport par rail a le grand avantage de transférer quelques 13.000 camions par an de la route vers le rail.

Divers nouveaux trafics ont été lancés en France :

Premier trimestre :

- transport de ciment du Luxembourg vers la région lyonnaise à raison d'un train par semaine ;
- transport de mitraille entre Hagondange Lumes en sous-traitance pour la SNCF.

Deuxième trimestre :

- transport de voitures de Batilly vers Anvers à raison de deux trains par semaine ;
- traction de trains de coke entre Thionville et Ebange (en sous-traitance pour XPEDYS).

Troisième trimestre :

- transport de ronds en acier vers Anvers ;
- transport de coils vers Gand ;
- transport spot de charbon de Anvers vers Florange suite aux basses eaux du Rhin et de la Moselle.

Quatrième trimestre :

- transport de coils entre Hagondange et Mouzon - transfert de 150 000 tonnes annuelles du transport routier vers le transport ferroviaire - début du transport décembre 2011.

Durant l'année 2011, CFL cargo a également participé à un appel d'offre pour le transport de 250.000 tonnes de charbon de Born (NL) vers la région Grenobloise (FR). L'offre de CFL cargo a été acceptée et le début du transport a été janvier 2012. Pour ce trafic, CFL cargo prend en charge 5 trains par semaine entre Visé (BE) et Hagondange (FR). La remise des trains se fait à Hagondange pour le compte de Fret SNCF et à Visé pour le compte de Captrain.

Au courant 2011, CFL cargo a mis en place des organisations pour les dessertes locales afin d'offrir aux entreprises ferroviaires (Xpedys, Europort et DB) la possibilité d'accéder aux ateliers de réparation de Sogefer, Rolanfer et aux Ateliers de Pétange

2.10.3. Certificats de sécurité ne 2011

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

Sur base de la partie A du certificat de sécurité luxembourgeois, CFL cargo a constitué un dossier technique en vue de la délivrance d'un nouveau certificat de sécurité B valable sur le réseau ferré belge, l'ancien certificat de sécurité étant venu à échéance au 31.12.2010.

2.10.4. Trafics du réseau tertiaire en 2011

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

L'année 2011 a été marquée par deux événements importants :

- Le chantier du Viaduc d'Esch, qui se déroulait entre le 18.7. et le 4.9.2011 : Cette interruption, de la liaison directe des gares des sites ArcelorMittal de Belval, Differdange et Rodange avec le triage de Bettembourg, nécessitait une importante adaptation de la conception logistique.
- La fermeture temporaire de l'aciérie du site de Schifflange, annoncée par le management d'ArcelorMittal pour le quatrième trimestre 2011: cette décision a eu un grand impact sur toute l'organisation du réseau tertiaire, du point de vue ressources humaines tout comme du point de vue déroulement logistique.

2.10.5. Activités de triage en 2011

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

Le nombre de wagons triés au centre opérationnel à Bettembourg s'est abaissé de 14.856 unités par rapport à 2010. Une des cause est la fermeture du site ArcelorMittal Schifflange et la marche réduite du site ArcelorMittal Rodange.

2.10.6. 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 et en respectant l'environnement, tout en maintenant les objectifs satisfaction clients et rentabilité CFL cargo.

Les activités QSE sont réparties en quatre pôles :

- Health & Safety – actions de sensibilisation, enquêtes, analyses de risques, projets d'amélioration spécifiques ainsi que le monitoring et le conseil pratique - tous liés à la santé et à la sécurité au travail.
- Equipe Mobile Qualité-Sécurité – accompagnement pédagogique permanent du personnel CFL cargo sur le terrain, ceci afin d'améliorer en continu les aspects sécurité et qualité des travaux effectués.
- Système de gestion de la sécurité et de la qualité (SGS & SGQ) – gestion des documents du SMS et leur mise à jour, certification OHSAS, relations avec les organismes de sécurité & de gestion de l'infrastructure, notamment demande & gestion des licences ferroviaires & certificats de sécurité.
- Audits & Procédures Techniques – établissement du programme annuel d'audit et du calendrier des conférences de sécurité, suivi des constatations des audits et des actions de suivi, ainsi que l'élaboration des procédures techniques dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

2.10.7. Activités et projets Sécurité en 2011

Il est important de noter qu'en 2011, pour la première fois depuis la création de CFL cargo, il n'y avait eu aucun accident avec arrêt pendant quatre mois consécutifs. Ceci démontre que les différents efforts, activités et projets dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail, ainsi que de la sécurité ferroviaire aboutissent petit à petit à l'objectif visé : promouvoir une « culture de la sécurité » au sens large, soucieuse de la préservation de la santé des salariés, des fournisseurs, des sous-traitants et des clients.

Cependant, il faut rester vigilant et continuer les efforts d'amélioration continue dans le domaine de la sécurité, car chaque incident augmente la probabilité d'un accident, et chaque accident a des conséquences néfastes sur la santé, voire la vie de personnes directement impliquées et/ou de leurs familles.

CFL cargo a développé de multiples actions en 2011 afin de continuer à améliorer la sécurité et à sensibiliser ses collaborateurs à l'importance du respect des règles de sécurité.

2.10.7.1. Actions individuelles de sécurité 2011

En plus de ces activités récurrentes, l'équipe QSE a géré plusieurs projets relatifs à la sécurité et à la santé au travail et à la sécurité ferroviaire.

2.10.7.2. Formation « sensibilisation sécurité » pour le personnel d'encadrement

Toute la hiérarchie étant impliquée dans la prévention, la protection et le bien-être au travail des collaborateurs de CFL cargo, une formation de sensibilisation destinée au personnel d'encadrement avait débuté fin 2010 et s'est poursuivie jusqu'au mois de mars 2011.

Les principaux objectifs de cette formation étaient de présenter les principaux axes du cadre législatif, d'expliquer les rôles ainsi que les responsabilités de la ligne hiérarchique, d'expliquer l'approche dynamique de gestion des risques et d'appliquer ces principes à des situations de terrain moyennant des exercices de mise en situation.

2.10.7.3. Formation « gestes & postures »

Afin de sensibiliser chaque collaborateur à la protection de son capital santé, CFL cargo a débuté au mois de mai 2011 l'organisation d'une formation «gestes & postures» sur site pour toutes les personnes exerçant des fonctions «à risque» pour le dos ou les articulations.

Cette formation permet aux participants d'apprendre les bons gestes afin d'éviter à terme certains types de troubles musculo-squelettiques ainsi que des accidents du travail suite à des gestes et postures incorrects. Elle se poursuivra en 2012.

2.10.7.4. Simulation accident RID

Le 21 mai, le triage de Bettembourg a servi de décor à la simulation d'un grave accident de matières dangereuses, avec comme scénario l'écoulement d'un liquide hautement toxique de trois wagons accidentés qui ont ensuite pris feu.

En plus des différents acteurs du Groupe CFL, cet exercice comptait de nombreux participants externes : services de secours de Bettembourg, Dudelange et de la Ville de Luxembourg, Protection Civile, SAMU, Police Grand-ducale et diverses instances gouvernementales – au total plus de 100 participants.

L'exercice complexe – de sécuriser le site pollué par un nuage toxique et de porter secours aux blessés partiellement contaminés – s'est déroulé dans des conditions aussi réalistes que possible, y compris une interruption temporaire du trafic ferroviaire dans tout le secteur.

2.10.7.5. Journée Sécurité

La troisième édition de la Journée Sécurité du Groupe CFL a eu lieu le 29 juin dans le garage Bus des CFL. Plus de 1.000 collaborateurs, dont de nombreux collaborateurs CFL cargo, ont participé aux 14 ateliers : sécurité aux passages à niveau, sécurité dans les voies, lieu de travail sans fumée de tabac, sécurité routière, SMS, l'inattention et ses conséquences sur la route, qualité de service, conduite cariste, ETCS, premier secours et utilisation défibrillateur, yoga, éclairage sur le lieu de travail, la sécurité du travail en hauteur et «fire trainer».

2.10.7.6. 10 commandements de la sécurité

Afin d'éviter le plus possible les incidents ou accidents majeurs, CFL cargo a défini, en concertation avec la délégation du personnel, une liste de 10 infractions dites «graves» - liste que tous les collaborateurs CFL cargo sont censés connaître et appliquer les règles de sécurité y afférentes.

Pour mieux expliquer ces «10 commandements», des illustrations ont été développées afin de souligner l'importance de la mise en application de ces règles de sécurité.

2.10.7.7. Outil e-learning

Afin de faciliter la communication et l'échange de savoir-faire entre les collaborateurs parlant différentes langues, notamment concernant le vocabulaire de l'accord de manœuvre, CFL cargo a développé un petit cours de langue appliquée sur DVD.

Le contenu du DVD a été réalisé par les collaborateurs, pour les collaborateurs, et des situations réelles de manœuvre ont été utilisées.

L'utilisation de la technique flexible et pédagogique d'e-learning permet de donner à chacun, quel que soit son site ou son poste de travail, la possibilité d'apprendre les mots-clés en français et spécifiques aux mouvements de manœuvre.

Ce support pédagogique servira également pour illustrer des formations futures des différentes fonctions de personnel impliquées sur le terrain.

2.10.7.8. Livret de poche sécurité – guide & aide mémoire

Le livret de poche intitulé « Sécurité - Résumé des points essentiels » complète le livret d'accueil général, qui est publié par le service Ressources Humaines. Le livret de poche Sécurité comprend le plan de chaque site accompagné de ses numéros utiles avec, en plus, un petit résumé des points essentiels du comportement correct dans les voies ainsi que des actions de protection et d'alerte à prendre en cas d'accident.

2.10.8. Equipe Mobile Qualité-Sécurité

La mission de l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité – composée de collaborateurs expérimentés dans le travail sur le terrain – est d'offrir un accompagnement pédagogique permanent du personnel CFL cargo sur le terrain, ceci afin d'améliorer en continu les aspects sécurité et qualité des travaux effectués.

Les contrôles et accompagnements opérés par l'Equipe Mobile dans le domaine de la qualité-sécurité portent prioritairement sur :

- 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 approfondie de la réglementation ;
- les risques auxquels sont exposés le personnel et les comportements préventifs à adopter.

2.10.8.1. Accompagnements

Chaque mois, l'équipe fixe des thèmes privilégiés à communiquer au personnel lors de leurs contrôles et accompagnements. Les thèmes privilégiés de 2011 ont été les suivants :

- observation visuelle de l'itinéraire lors de l'exécution de mouvements de manœuvres;
- manœuvre des attelages du matériel roulant;
- emplacement des CDM / DDM sur les mouvements refoulés;
- position de repos de l'attelage et des boyaux;
- rappel de la procédure de désaccouplement;
- procédure «Je suis malade»;
- procédures d'immobilisation des rames;
- positionnement correcte sur le convoi;
- exécution des essais de freins;
- observation de l'itinéraire à parcourir;
- port des Equipements de Protection Individuels (EPI) pendant le service;
- protection des Travailleurs Isolés (PTI);
- utilisation correcte de la cale antidérive;

- mesures à prendre en cas de chutes de neige ou par temps de givre, de verglas ou de gel.

En plus des thèmes privilégiés du mois, le personnel accompagné peut bien sûr poser toute question relative à la sécurité, demander un rappel, une explication ou une démonstration pratique.

En 2011, tous les 269 collaborateurs CFL cargo visés et travaillant sur le terrain, ainsi que 15 collaborateurs des Ateliers de Pétange ont été accompagnés par l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité sur les différents sites (Rodange, Pétange, Differdange, Belval, Esch, Schifflange, Bettembourg, Mertert, Ettelbruck, Bissen, Rumelange-Langengrund et Ateliers de Pétange).

L'Equipe Mobile Qualité-Sécurité organise et effectue également régulièrement des accompagnements sur site ensemble avec le directeur général et d'autres membres du service QSE. En 2011, 8 de telles visites sur le terrain ont eu lieu. Ces visites donnent au directeur général l'opportunité de se former une idée plus pratique des conditions de travail et de sécurité sur le terrain et soulignent la priorité accordée à la sécurité chez CFL cargo. En échange, elles donnent également l'opportunité au personnel sur le terrain d'adresser directement au directeur général leurs questions et interrogations.

2.10.8.2. Analyses de risque

En 2011, l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité a analysé les risques de poste sur les sites suivants, suite à des demandes du terrain :

- Differdange (ancienne scie, mannequin & nouveau pont) ;
- CRM Luxembourg ;
- Sanem - embranchement Kronospan (état des voies, engagement du gabarit) ;
- Dudelange - embranchement Galvalange (passage routier) ;
- Rumelange-Langengrund - Intermoselle ;
- Mertert port ;
- Schifflange (mur voies ferraille, usine haute & usine basse).

2.10.8.3. Formations préparées et organisées

En outre, l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité a contribué de manière significative à différentes formations :

- formation « gestes et postures » : formation initiale et 4 séances pour accompagnements & mise en place des formateurs sur le terrain;
- conférences de sécurité : 8 journées au 2e trimestre et 9 journées au 3e trimestre;
- préparation & organisation de 6 journées pour les Conducteurs de manœuvres CDM3;
- participation dans 11 journées de formation continue pour CDM2, CDM3, CEM et Visiteurs;
- préparation documents de métiers pour CDM/DDM CFL cargo;
- préparation documents de métiers pour Conducteurs d'Engins Moteurs CEM CFL cargo sur le réseau SNCB.

2.10.8.4. Formations continues spécialisées

Afin de pouvoir exercer leur métier, les différents membres de l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité suivent en continu des formations dans leur domaine de spécialité :

- participation au Forum sécurité et santé au travail – Luxexpo en mars 2011;

- participation à la journée de sécurité du groupe CFL en juin 2011;
- formation d'un membre de l'équipe pour le réseau SNCB et la connaissance de ligne trafic (3 semaines);
- formation et recyclage d'un membre de l'équipe sur les sites ArcelorMital (6 journées);
- formation et recyclage d'un autre membre de l'équipe sur les sites CFL cargo (Rodange, Pétange, Differdange, Belval, Esch et Bettembourg).

2.10.8.5. Activités diverses

- accompagnements d'audits de sécurité avec QSE CFL aux Ateliers de Pétange et au CRM à Luxembourg (2 journées);
- remplacements de postes opérationnels : 5 séances SAXBY, 3 séances DDM à Pétange et 3 séances DISPATCH / ELS;
- continuation de l'implémentation PTI;
- rappels port EPI.

2.10.9. Evolution du SGS-SGQ en 2011

Le Système de Gestion de la Sécurité et de la Qualité (SGS-SGQ) de CFL cargo, introduit au 1er janvier 2009, a été soumis à un audit de contrôle exécuté par Quality Austria en avril 2011 selon la norme ISO 9001:2008 et les exigences de la réglementation en vigueur, notamment basée sur la directive européenne 2004/49/CE et le règlement européen 1158/2010. Par cette démarche, CFL cargo reste conforme aux exigences applicables aux entreprises ferroviaires opérant en trafic national et international.

A l'issu du même audit CFL cargo fut certifié OHSAS 18001:2007 en matière de sécurité et de santé au travail.

Ces certifications constituent également une référence par rapport aux clients et autres partenaires.

Au cours de l'exercice 2011, 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;
- des recommandations ministérielles suite à l'évaluation 2010 des certificats de sécurité A et B pour l'accès au réseau ferré luxembourgeois;
- de l'adaptation progressive des structures internes et externes de CFL cargo;
- de l'adaptation de la documentation aux exigences d'une gestion de sécurité ferroviaire, de sécurité et santé au travail des collaborateurs de CFL cargo et de qualité selon les exigences réglementaires et normatives.

2.10.10. Evolution des autorisations de circulation de CFL cargo en 2011

La licence ferroviaire de CFL cargo venant à échéance le 4 décembre 2011 a été renouvelée par la Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Dans le même contexte, et sous l'égide de l'Administration des Chemins de Fer, le certificat de sécurité pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois fut réexaminé, sur base notamment du règlement européen 1158/2010 et des recommandations ministérielles suite à l'évaluation 2010, et reconduit, au même titre que la licence, et ce pour une durée de 5 ans.

Sur base de la partie A de ce certificat de sécurité luxembourgeois, CFL cargo a constitué un dossier technique en vue de la délivrance d'un nouveau certificat de sécurité B valable sur le réseau ferré belge, l'ancien certificat de sécurité étant venu à échéance au 31.12.2010.

CFL cargo est donc actuellement 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).

2.10.11. Audits externes sur la gestion de la sécurité de CFL cargo en 2011

Au-delà de l'audit de contrôle de son SGS-SGQ, de la certification OHSAS 18001:2007 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 les exigences de sécurité lors de l'attribution de sillons et la mise en œuvre des contrôles, inspections, audits et du retour d'expérience.

Des inspections ont par ailleurs été faites par l'EPSF sur la conformité, l'efficacité et les procédures d'exploitation et de maintenance permettant de garantir la sécurité du système ferroviaire sur le site de Woippy.

D'autres audits externes ont été réalisés communément par l'Inspection du Travail et des Mines et l'Administration de l'Environnement (inspection SEVESO), par les clients ArcelorMittal (Rail-Safety), Tatasteel (évaluation des prestataires) et Fret SNCF (opérations au sol à Hagondange), tandis que la maison-mère CFL a audité, par le biais de son service CFL-QSE, les fonctions de sécurité au sein des Ateliers de Pétange.

2.10.12. Audits et Procédures Techniques en 2010

2.10.12.1. Audits

L'agent Audits & Procédures Techniques (APT) établit le calendrier des conférences de sécurité et 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, Luxcontrol, ITM, ...) sur l'activité CFL cargo.

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

En 2011, 235 audits internes & externes ont généré 318 constatations. Ces 318 constatations ont mené à 222 mesures dont 112 ont été clôturées.

2.10.12.2. 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 le procédé d'incorporation de Transports Exceptionnels dans les trains et la création d'un Bureau de Transports Exceptionnel propre à CFL cargo.

Pour ce faire, APT participe à de nombreux groupes de travail (GT) pluridisciplinaires et des réunions de concertation :

- GT "Convention Fret" (procédures harmonisées liées à la composition des trains de marchandises échangés entre la SNCF, les CFL, CFL cargo et la SNCB Logistics);
- GT devant élaborer un accord de partenariat avec DB Schenker Rail;
- réunions de concertation Gestion Réseau CFL / CFL cargo sur des sujets relatifs à la sécurité ferroviaire:
- entrevues avec l'Administration des Chemins de Fer;
- GT commun avec CFL-TM concernant l'analyse de textes légaux dont notamment la directive 2007/59/CE, le Règlement UE 36/2010 et le Règlement Grand-ducal du 16/08/2010 sur la certification des conducteurs de train ;
- participation aux enquêtes relatives aux incidents ou accidents et support des responsables des Unités de Production concernant les actions à entreprendre suite à ces événements;
- élaboration, avec CFL-TM, d'un nouveau «Règlement du Frein»;
- élaboration par GT CFL / CFL cargo de la nouvelle Instruction de Service 99 portant sur une méthodologie standardisée de communication.

2.10.12.3. Autres projets relevant de la sécurité

- formation des collaborateurs CFL cargo et Ateliers de Pétange au Plan d'Urgence Interne (PUI) du triage de Bettembourg;
- participation à la planification et la tenue d'un grand exercice matières dangereuses (RID) à Bettembourg.

2.10.13. CFL cargo certifiée opérateur économique agréé

Le 10 octobre 2011, après deux années de travaux préparatoires intensifs, CFL cargo a obtenu le statut d'Opérateur Economique Agréé (OEA) des administrations douanières de l'Union Européenne.

Le statut OEA a été créé en 2009, suite à la lutte contre la criminalité et le terrorisme, afin d'identifier, dans le contexte globalisé des chaînes de transport, les opérateurs fiables garantissant un degré de sûreté au plus haut niveau.

Ce nouveau statut remplacera le procédé de transit simplifié qui existe actuellement, avec la mise en vigueur du nouveau code douanier en 2014. Le procédé actuel est basé sur la lettre de voiture qui sert de document de douane et qui permet d'avoir une garantie bancaire nulle.

Le statut OEA peut être délivré à deux niveaux:

- simplifications douanières;
- simplifications des contrôles concernant la sécurité & sûreté.

Parmi les nombreux avantages du nouveau statut OEA, on peut citer par exemple:

- moindres contrôles fiscaux et contrôles de sécurité & sûreté;
- moindre collecte de données informatiques;
- simplifications douanières supplémentaires, dont une garantie bancaire pouvant être nulle;
- signe d'opérateur fiable dans la chaîne de transport.

Si le transport initial est effectué avec CFL cargo, ces avantages engendrent des gains de temps importants et, par conséquent, une épargne d'argent considérable pour CFL cargo ainsi que pour ses clients.

En dehors de l'Union Européenne, le statut de OEA a été reconnu par le Japon, la Chine, les Etats-Unis, la Norvège et la Suisse et garantit, dans ces pays, des procédés d'importation simplifiés et plus rapides lorsque un des acteurs de la chaîne de transport est OEA.

2.10.14. Ressources humaines de CFL cargo

2.10.14.1. Personnel actif en 2011

En date du 31 décembre 2011, le nombre de collaborateurs CFL cargo s'est élevé à 443 unités (en équivalents temps plein). Les effectifs totaux se ventilent comme suit, par statut d'origine:

| | |
|---------------|------------|
| CFL cargo | |
| ArcelorMittal | 63 |
| CFL | 108 |
| CFL cargo | 272 |
| Total | 443 |

Cette répartition reflète une évolution constante du personnel propre à statut CFL cargo, ce qui vaut également pour la filiale Ateliers de Pétange.

| | |
|---------------------|------------|
| Ateliers de Pétange | |
| APE statut CFL | 34 |
| APE statut CC | 99 |
| Total | 133 |

En 2011, 50 nouveaux collaborateurs ont pu être recrutés : 25 pour CFL cargo et 25 pour les Ateliers de Pétange.

2.10.14.2. Formations en 2011

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 placée au cœur de la stratégie de CFL cargo en 2011.

Plus de 30.000 heures de formation furent réalisées en 2011, représentées principalement par les formations initiales à l'embauche ou dans le cadre de l'apprentissage d'une nouvelle fonction.

15 collaborateurs ont reçu une formation initiale à une fonction ferroviaire au cours de cette année :

- 5 agents de formation train (anciennement appelé « Facteur »)
- 4 CEM (dont notre première « conductrice »)
- 6 visiteurs

En parallèle de ces formations à l'embauche, et en plus de toutes les démarches récurrentes liées au contexte réglementaire, CFL cargo a réalisé beaucoup d'autres projets de formation, les plus significatifs étant les suivants :

- CDM2 pour DDM
- CDM2 pour CDM3
- Connaissances locales pour DDM
- Connaissances de lignes pour CEM
- Gestes et postures pour le personnel de terrain
- Sécurité pour le personnel d'encadrement
- Initiation aux gestes de premiers secours
- PUI
- RID
- ...

La formation « Gestes et postures » est un des éléments-clés du plan de formation 2011 et l'action se poursuivra en 2012 pour terminer l'initiation du personnel de terrain à la prévention des risques professionnels. Les postures incorrectes ainsi que certains gestes peuvent être néfastes pour la colonne vertébrale et les articulations. Le but de cette démarche est de pouvoir sensibiliser chaque collaborateur à la prévention de son capital santé, en apprenant les bons gestes qui permettront d'éviter à terme certains types de troubles musculo-squelettiques.

Le montant total de l'investissement en formation pour l'année 2011 devrait dépasser 1,5 million d'euros, ce qui représente environ 5% de la masse salariale globale de CFL cargo.

2.10.15. Matériel de traction

2.10.15.1. Evolution du parc de locomotives en 2011

Au cours de l'année 2011, le parc de locomotives a évolué comme suit pour s'adapter aux trafics de CFL cargo :

- location d'une locomotive diesel-hydraulique de ligne de type VSFT G 1206 pour des trafics au Luxembourg, en France et en Allemagne;
- location d'une locomotive diesel-électrique de ligne de type Class 66 pour des trafics en Allemagne;
- location d'une locomotive électrique de ligne de type 4000 des CFL;
- prolongation de 3 contrats de location pour des locomotives de type VSFT G 1206;
- location de 5 locomotives électriques de ligne de type Bombardier 185 et 186 pour des trafics en Allemagne;
- mise hors service de 3 locomotives diesel-électriques de ligne de type 1800;
- mise hors service d'une locomotive diesel-électrique de manœuvre de type 800.

2.10.15.2. Inventaire fin 2011

Les moyens de traction dont disposait CFL cargo en date du 31.12.2011 étaient les suivants :

- 21 locomotives diesel-hydrauliques de type Vossloh 1100, 1500 et 1580 pour les manœuvres et les services de desserte régionale, en location;
- 16 locomotives électriques de ligne (1 de type 3000, 5 de type 4000, 8 de type 185 et 2 de type 186), en location;

- 2 locomotives diesel-électriques de ligne (type 1800);
- 18 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre réseau tertiaire (type 300);
- 4 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre réseau tertiaire (type 100);
- 4 locomotives de la série M au Danemark;
- 1 locomotive Class 66 au Danemark, en location;
- 1 locomotive Class 66 en Allemagne, en location;
- 4 locomotives diesel en Allemagne du Nord.

2.10.15.3. Maintenance des locomotives en 2011

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 (CRM) des CFL. Les locomotives industrielles opérées sur les sites sidérurgiques et le réseau tertiaire (locomotives du type 100 & 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 7 locomotives électriques 185 et 186 est faite chez MGW.

La réfection du parc de locomotives de manœuvre du réseau tertiaire est en cours de réalisation; quatre locomotives de type 300 ont déjà été révisées par un atelier spécialisé en Allemagne. Ce projet s'étend jusqu'en 2015 et prévoit la modernisation de 9 locomotives au total.

En outre, il faut noter que l'homologation des locomotives industrielles des séries 100 et 300 du réseau tertiaire auprès de l'ACF a été lancée dans la deuxième moitié de 2011. Ce projet sera accompagné par le consultant allemand TÜV Nord.

2.10.15.4. Performance des locomotives en 2010

Pour l'année 2011, les locomotives diesel de CFL cargo ont réalisé 138.000 heures de production et les locomotives électriques ont parcouru 2.200.000 kilomètres.

Pour l'année horaire 2011, 228 sillons de trains étaient alloués au trafic fret. Au total quelque 37277 trains de fret (CFL cargo et Sibelit) ont circulé pendant l'année 2011 et ont parcouru 777969,20 km.

Pendant l'année 2011, l'opérateur SNCF FRET a fait circuler 2126 trains avec 10625,7 km pour l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan.

2.10.16. Matériel remorqué fret

2.10.16.1. Evolution du parc commercial en 2011

Plusieurs changements au parc commercial ont été agencés en 2011 avec 3 nouvelles locations, 180 acquisitions, 125 restitutions de wagons, 10 wagons vendus et 315 wagons loués à des tiers.

2.10.16.2. Composition du parc de wagons fin 2011

En fin d'exercice 2011, le parc du matériel remorqué fret de CFL cargo comptait un total de 4.279 wagons (3.884 à bogies; 395 à 2 essieux), dont 1.175 wagons loués (en particulier des wagons Shimms et des wagons plats).

97,68 % de ces wagons, soit 4.180 unités, sont aptes au trafic international. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

2.10.16.3. Capacité de transport en 2011

CFL cargo dispose également à la fin 2011 de 343 wagons « inter-usines » qui sont en circulation sur le réseau tertiaire et sur les voies d'usines internes.

Durant l'exercice 2012, il est prévu de mettre hors service encore 45 wagons vétustes. 53 wagons du parc primaire seront intégrés au trafic sur réseau tertiaire, ramenant ainsi le parc « inter-usines » à 351 wagons.

2.10.16.4. Wagons « inter-usines » en 2011

Les wagons CFL cargo sont rattachés à l'ECM (Entity in Charge of Maintenance) auto-certifiée, la filiale Ateliers de Pétange. Les wagons « inter-usines » sont entretenus par l'Atelier de Belval.

2.10.17. Les filiales de CFL cargo

Sa situation centrale et stratégique au cœur de l'Europe permet à CFL cargo de desservir au mieux les plus importants axes ferroviaires européens nord-sud et est-ouest. En effet, depuis sa création, CFL cargo étend son rayon d'action géographique non seulement aux pays avoisinants mais également au-delà vers l'Europe de l'Est.

Cette couverture de réseau à grande échelle s'effectue en étroite collaboration avec ses filiales CFL cargo Deutschland et CFL cargo Danmark. A cela s'ajoute la filiale CFL Fret Services France – filiale créée en commun avec la société-sœur CFL Multimodal et offrant des prestations au sol dans la région Lorraine.

En outre, CFL cargo dispose de son propre atelier de maintenance et réparation de wagons de marchandises au Luxembourg : les Ateliers de Pétange.

2.10.17.1. Développements internationaux récents

Après les développements internationaux de 2010 – création de la filiale en France et de la succursale en Tchéquie, CFL cargo a continué à se développer à l'international moyennant des partenariats en Pologne et en Suède.

Pologne

Puisque le volume de marchandises transporté de/vers l'Europe de l'Est ne cesse d'augmenter, CFL cargo a créé le 13 décembre 2010 une nouvelle filiale PKP cargo CFL

International S.A., chargée de développer des trafics entre la Pologne et l'Allemagne et la France.

CFL cargo possède 50% des parts de cette nouvelle filiale, l'autre actionnaire étant PKP International (une filiale de Rail Cargo Spedition Wien, qui à son tour est une filiale de l'opérateur ferroviaire polonais PKP). Le siège de la nouvelle filiale se trouve au Luxembourg.

Suède

Dans la direction du nord, l'un des objectifs stratégiques est de créer un axe de transport de fret de l'Allemagne et du Danemark vers la Suède avec passage du Pont Øresund).

Afin de maîtriser l'ensemble du trafic transfrontalier vers la Suède, CFL cargo a décidé qu'il est essentiel d'offrir elle-même la traction en Suède et de contrôler la gestion directe de la production.

Fin 2011, CFL cargo a finalisé les négociations pour devenir actionnaire majoritaire dans la firme suédoise Midcargo AB, une entreprise ferroviaire locale avec une équipe de 4 personnes.

La transaction a officiellement eu lieu le premier janvier 2012. CFL cargo a acheté 51% des actions de Svensk Tagkraft AB dans Midcargo, qui s'appelle désormais CFL cargo Sverige AB (Sverige = Suède, AB = Société Anonyme), avec siège à Nässjö.

En tant que filiale suédoise de CFL cargo, CFL cargo Sverige AB est responsable pour le développement de transports et services y afférents entre le Danemark et la Suède, surtout l'Allemagne et la Suède. L'objectif est de se focaliser sur les clients stratégiques.

2.10.17.2. 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 en 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, des produits sidérurgiques, du charbon/coke, 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 (surtout bois & ciment) 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 des trains internationaux tels que les trains spot de coke/charbon de Pologne/Tchéquie vers Nancy - CFL cargo Deutschland assurant la traction de la frontière polonaise jusqu'à Trèves. Un autre exemple est le transport de demi-produits sidérurgiques de Hambourg & 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. De plus, un trafic supplémentaire régulier de demi-produits a été mis en place de Pologne vers Brême ainsi que d'autres transports de la Pologne/Tchéquie vers des clients en Allemagne.

L'expansion des activités vers l'Europe de l'Est, qui avait commencé en 2009 avec la réalisation de trafics transfrontaliers de la Pologne vers des clients en Allemagne, a continué tout au long de 2011. Entretemps, en coopération avec la succursale à Ostrava ainsi que du bureau à Decin, CFL cargo Deutschland réalise également des transports entre l'Allemagne et l'Hongrie, la Slovaquie et la Tchéquie – transports pour lesquels elle assure la traction en Allemagne.

Concernant les trafics nationaux à l'intérieur de l'Allemagne, il est important de noter que les trafics de ciment ont pu être augmentés significativement. D'autres trafics sont par exemple le Ringzug, qui assure le transport fret de Schleswig-Holstein vers Sylt et divers transports de produits en acier.

Le nombre de locomotives utilisées par CFL cargo Deutschland a significativement augmenté, de sorte que la société loue 11 locomotives électriques et 3 locomotives diesel. Le personnel a également été augmenté à 33 ETP.

2.10.17.3. 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 elle reprend les trains en provenance de l'Allemagne à la frontière. Le trafic le plus significatif est un transport régulier de panneaux de bois aggloméré de l'Allemagne vers le Danemark.

Des transports entre le Danemark et la Suède vont démarrer début 2012, ceci dans le contexte de la création de la filiale suédoise CFL cargo Sverige – voir plus haut.

2.10.17.4. CFL Fret Services France

En 2011, les activités de la nouvelle filiale de CFL cargo, créée en août 2010 pour des prestations au sol en France étaient marquées surtout par le développement des activités agents au sol.

Depuis juin 2011, les opérations au sol sont effectuées exclusivement par les agents de CFL Fret Services France.

En parallèle, CFL Fret Services France a mis en place une formation de conducteurs de locomotive polyvalents. Les premiers conducteurs ainsi formés ont circulé en décembre 2011 entre Hagondange Lumes, Hagondange, Mouzon et Hagondange Lérouville. Les conducteurs de CFL Fret Services France ont ainsi la double compétence de conducteur de locomotive et d'opérateur au sol.

Les activités de consolidation régionales continuent sur les quatre voies dont CFL cargo dispose depuis le 14 juin 2010 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.

Parmi les trains internationaux actuellement formés à Hagondange, il faut mentionner les 9 à 10 trains mixtes hebdomadaires pour Bâle (CH), à destination de la Suisse ou de l'Italie. Ces trains acheminent non seulement des produits sidérurgiques (coils d'Ebange (FR), rouleaux

de fil d'acier de Gandrange (FR), poutrelles / produits longs du Luxembourg), mais également du papier ainsi que d'autres produits.

Dans le cadre du développement des dessertes locales autour de Hagondange, CFL cargo achemine aussi en sous-traitance des wagons pour le compte d'autres entreprises ferroviaires.

2.10.17.5. Ateliers de Pétange

Les Ateliers de Pétange S.A., filiale de CFL cargo depuis janvier 2008, offrent des prestations d'entretien (maintenance curative et maintenance préventive) du matériel remorqué fret (wagons, organes de freins, essieux) à CFL cargo ainsi qu'à des clients tiers.

Les Ateliers de Pétange sont en outre l'Entité en Charge de la Maintenance (ECM) pour les wagons de CFL cargo et des wagons de clients divers.

Structure interne

Au courant du 2e semestre 2011, les Ateliers de Pétange ont réorganisé la production en mettant l'accent sur les quatre produits, avec chaque fois un chef de produit à la tête d'un atelier produit :

- Produit Maintenance Préventive
- Produit Maintenance Curative
- Produit Essieux
- Produit Freins

Les chefs de produit sont responsables pour la sécurité, la productivité, la qualité et le résultat financier de leur produit respectif.

L'organisation comprend également des activités opérationnelles de support, telles que Sécurité, Engineering, Certifications, Soudage, Qualité et Finance.

Activités en 2011

Les Ateliers de Pétange proposent les services de maintenance préventive (révisions) du parc des wagons à marchandises (organes de frein et essieux), de maintenance curative (réparations) des wagons à marchandises avariés, y compris la réparation des wagons hors de l'atelier par son Equipe Mobile, ce qui permet d'obtenir une disponibilité accrue des wagons et l'économie des frais d'acheminement vers les Ateliers de Pétange.

La perte de l'activité suite à la fermeture temporaire du site ArcelorMittal Schifflange et la marche réduite du site ArcelorMittal Rodange a été compensée par de nouvelles commandes de clients tiers.

Afin d'augmenter la capacité de production et pour mieux répartir les frais, l'atelier Maintenance Préventive, l'atelier Essieux et le Magasin travaillent depuis le 2 mai sur deux postes (poste du matin: 6:15 heures à 14:15 heures, poste de midi: 14:00 heures à 22:00 heures).

Maintenance Curative des wagons :

En 2011, 7.090 wagons ont été réparés par l'atelier de la Maintenance Curative (réparation), dont 2.926 par l'Equipe Mobile.

Maintenance Préventive des wagons :

En 2011, l'atelier de la Maintenance Préventive a fait 295 grandes révisions ainsi que 153 petites révisions sur des wagons.

Entretien des wagons de type Modalohr de Lorry Rail :

En 2011, l'atelier de la Maintenance Préventive a effectué 177 vérifications spéciales périodiques (VSP), 7 petites révisions ainsi que 168 réparations diverses sur des wagons de type Modalohr de Lorry Rail.

Les Ateliers de Pétange sont en outre l'ECM pour 150 wagons de Lorry-Rail qui circulent entre Bettembourg et Le Boulou (FR). Ils assurent le suivi détaillé des kilométrages et de la maintenance de ces wagons.

Essieux :

L'année 2011 a été marquée par des pannes récurrentes sur le tour de reprofilage (MFD). Afin de remédier à ce problème, un budget de 350.000 Euros a été autorisé pour la remise en état de cette machine en 2012.

L'atelier Essieux a néanmoins réalisé des révisions périodiques sur 2214 essieux, dont 54 pour le client tiers Gepor AMR, et a fait le démontage de boîtes sur 66 essieux de ce même client.

En outre, cet atelier a fait 1093 réparations diverses et a monté 341 nouveaux corps de roues sur les essieux.

Freins :

La majorité de l'effectif de l'atelier Freins ayant rejoint la société récemment, l'accent au début de l'année 2011 était mis sur les formations et la réalisation de documentation pour le nouveau personnel.

Malgré ces efforts supplémentaires considérables, cet atelier a pu maintenir la productivité au même niveau qu'en 2010.

Evolution du personnel en 2011

Afin d'assurer le deuxième poste dans l'atelier Maintenance Préventive, 14 personnes ont été engagées depuis le début de 2011.

En mai 2011, la responsable Sécurité a pris ses fonctions. Depuis, maintes actions importantes ont été entamées pour améliorer la sécurité aux Ateliers de Pétange.

De plus, suite aux retours de quelques dirigeants vers la maison mère CFL et suite à la réorganisation de la production des Ateliers de Pétange, des ingénieurs avec une expérience professionnelle approfondie ont été engagés et ont pris leur poste durant le dernier trimestre 2011.

Fin 2011, les Ateliers de Pétange comptaient 133 collaborateurs, dont 99 personnes avec un statut privé et 34 personnes avec statut CFL.

Certifications et compétences en 2011

Certification ECM selon MoU :

Suite à leur auto-certification en 2010 en tant qu'Entité en Charge de la Maintenance (ECM), selon le MoU ECM du 14/05/2009, pour les wagons de CFL cargo et des wagons de clients tiers, les Ateliers de Pétange sont en train de préparer la certification officielle par un organisme certifié. Cette certification est planifiée pour début 2012.

L'intégration de l'ECM dans la structure des Ateliers des Pétange s'avère avantageuse pour plusieurs raisons :

- retours d'expérience du terrain rapides & efficaces vers l'ECM ;
- concertations et validation rapides des exigences de l'ECM sur le terrain ;
- visite d'un wagon effectuée sans perte de temps ;
- synergie entre les systèmes ISO et ECM.

Formations spécialisées 2011

Deux collaborateurs de l'atelier Essieux ont participé avec succès aux formations ultrasons et magnétoscopie niveau 1 en 2011.

Fin 2011, une collaboratrice a suivi la formation de spécialiste en soudage (Schweissfachfrau) au GSI-Gesellschaft für Schweisstechnik International mbH (Schweisstechnische Lehr- und Versuchsanstalt SLV) à Duisburg en Allemagne.

Projet 5S

Les Ateliers de Pétange ont démarré en novembre 2011 un projet 5S visant à rendre les Ateliers de Pétange plus performants, d'améliorer la sécurité dans les ateliers et de créer un environnement de travail propre, ordonné et agréable.

La méthode des 5S est une technique de management japonaise visant à l'amélioration continue des tâches effectuées dans les entreprises.

Elle tire son appellation de la première lettre de chacune de cinq principes simples:

- Seiri = débarrasser
- Seiton = ranger
- Seiso = nettoyer
- Seiketsu = ordonner
- Shitsuke = être rigoureux.

Cette démarche peut être traduite en français comme suit : trier, ranger, nettoyer, standardiser et auditer.

Parmi les actions 5S prévues aux Ateliers de Pétange, on peut citer :

- trier: jeter ce qui est superflu et encombrant
- ranger: organiser et structurer pour un accès facile et rapide
- nettoyer: éliminer les déchets & saletés, repérer les sources de salissures et d'usure
- standardiser: maintenir l'ordre et la propreté
- auditer: maintenir l'état d'excellence

Chaque atelier a un plan d'action 5S spécifique, adapté à ses besoins particuliers. Les différentes phases de ces plans se déroulent en parallèle dans les différents ateliers, puisque le rythme et la durée des phases varient en fonctions des besoins spécifiques de chaque atelier.

En plus d'une amélioration de la sécurité et de l'environnement de travail, ces actions 5S vont également réduire les gaspillages et augmenter la productivité grâce à un environnement mieux structuré et organisé. Afin de pérenniser cette nouvelle structure/organisation, des audits et ajustements périodiques seront organisés.

Le projet 5S continuera jusqu'en septembre 2012 et sera clôturé par une journée familiale de porte ouverte.

Contrôle

Un visiteur du matériel de CFL cargo a été détaché à 50% aux Ateliers de Pétange pour réaliser les visites techniques approfondies des wagons à la sortie des ateliers et d'intensifier ainsi le contrôle final de qualité.

Les résultats attendus de cette étape de contrôle supplémentaire sont non seulement une augmentation de la qualité du service fourni, mais également des économies de coûts grâce à la réduction voire l'élimination de retours de wagons réparés non conformes.

Sécurité et santé aux Ateliers de Pétange

La prévention des risques au travail est prioritaire aux Ateliers de Pétange. Afin de permettre aux collaborateurs de travailler sans se blesser, il faut avant tout promouvoir une culture sécurité.

La promotion d'une telle culture de sécurité se fait moyennant diverses actions :

- communication: conférences de sécurité hebdomadaires, flash de sécurité...
- sensibilisation : audits de sécurité...
- formation: plan d'urgence interne (PUI), secouristes, extincteurs, caristes...

Moyennant des discussions directes avec les collaborateurs, la nouvelle responsable de sécurité cherche à identifier et à analyser les problèmes qu'ils rencontrent, ceci afin de pouvoir améliorer leurs conditions de travail et de sécurité.

Le résultat de ces efforts est un plan d'action compréhensif dans le domaine de la sécurité, pour lequel l'une ou l'autre action a déjà pu être réalisée, comme par exemple le bilan des produits dangereux et le développement des fiches de sécurité disponibles (FDS) pour produits dangereux, ainsi que la préparation d'un catalogue EPI et la commande de nouveaux vêtements de protection.

En outre, une analyse des postes à risques, réalisée par un bureau externe, est faite pour tout poste de travail afin de définir et développer les meilleurs moyens de protection, adaptés au poste de travail concerné.

2.10.17.6. Logistique : CFL Multimodal

2011 a été une année forte en activités et en résultats.

Le groupe CFL Multimodal a solidement progressé, a étendu le périmètre de ses activités et a conforté sa position comme acteur de référence dans le domaine de la logistique au Grand-Duché de Luxembourg et dans la Grande Région.

Le Groupe ne s'est point laissé décourager par le climat mitigé dans lequel évolue l'économie ni par les tensions qui ont pesé et continuent à peser sur la conjoncture et sur le marché de la logistique et du transport de marchandises.

Ainsi l'année 2011 restera-t-elle indéniablement marquée par l'opération de reprise au 1er août 2011 des activités de 2 sociétés du Groupe Lentz, à savoir Lentz Logistics et Lentz

Express. CFL Multimodal a ainsi relevé un défi de taille et saisi une opportunité sans pareille. Les deux groupes s'étaient rapprochés fin 2010 pour explorer l'intérêt d'un partenariat. Il en a résulté la création de la société Lentz Multimodal S.A., filiale de CFL Multimodal, englobant les activités de Lentz Logistics et de Lentz Express.

Cette reprise a été bien accueillie par les clients et les collaborateurs des groupes CFL Multimodal et Lentz. La complémentarité des offres des deux groupes permet d'élargir l'éventail des services proposés. Le spectre des compétences professionnelles est élargi dans le domaine du transport (rail, route, maritime), de la distribution, de l'entreposage et dans celui des agences en douane. Lentz Multimodal est également le partenaire d'UPS pour les activités de messagerie au Luxembourg.

Ce développement sert les intérêts du Grand-Duché et de la Grande Région dans la mesure où il en accroît l'attractivité comme pôle logistique au bénéfice du commerce et de l'industrie.

Sur le plan opérationnel, il convient de remarquer que le nombre de transbordements d'unités intermodales sur le terminal de Bettembourg a progressé en 2011 de plus de 15 % pour atteindre les 90.000 unités. L'autoroute ferroviaire a poursuivi sa montée en puissance en 2011 avec 36.700 semi-remorques transportées dans la relation Bettembourg – Le Boulou.

Au niveau de la logistique, les activités d'entreposage et de conditionnement des marchandises ont été particulièrement intenses. A travers la reprise des sociétés Lentz, CFL Multimodal a étendu ses surfaces de stockage de 25 000 à 40.000 m².

Les entrepôts se situent à Bettembourg, à Dudelange (y compris le hothouse pour le traitement de gomme), à Niedercorn, Bertrange, Contern et Luxembourg-Gare. S'y ajoutent les moyens et l'organisation appropriés et étoffés de collecte et de distribution de marchandises par route.

Dans le domaine ferroviaire, CFL Multimodal a lancé le 11 avril 2011 un nouveau service de transport par rail de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques entre le terminal de Bettembourg et le Skandinavienkai au Port de Lübeck en Allemagne. Les trains circulent au rythme de 3 allers/retours par semaine. La continuité des acheminements vers le Sud et le Nord de l'Europe est assurée à partir de Bettembourg et de Lübeck par voie maritime vers la Finlande, la Norvège, la Suède, la Pologne et la Russie et par rail vers Anvers, le Boulou et Hendaye en France. Le nouveau service bénéficie du support du programme européen Marco Polo.

D'autres réalisations illustrent la volonté et la détermination de CFL Multimodal d'offrir à ses clients des services encore plus fiables, plus rapides et plus compétitifs en développant son réseau de relations ferroviaires vers plusieurs destinations en Europe. Ainsi la fréquence des trains du combiné vers l'Italie jusqu'à Lodi et Milan a été augmentée à 3 allers/retours par semaine. Des trains du combiné exploités par CFL Multimodal relient Anvers au Boulou via Bettembourg avec des volumes en forte croissance.

A noter que CFL Multimodal a obtenu en 2011 la certification ISO dans le domaine de la sécurité, de la santé et de l'environnement. Cette certification s'ajoute à celle d'opérateur économique agréé (AEO) obtenue en 2010.

Les effectifs de CFL Multimodal ont plus que doublé en 2011 suite à la reprise des activités de Lentz Logistics et de Lentz Express. Elles se chiffrent à 307 personnes fin 2011. Cette variation reflète les ambitions du groupe de bâtir son avenir sur des compétences humaines sûres, solides et suffisantes.

Les perspectives d'évolution du groupe et de ses activités sont par ailleurs toutes tracées à travers le projet du nouveau terminal de transport combiné et d'autoroute ferroviaire. Les travaux de conception et de préparation des procédures ont été intensément poursuivis. En décembre 2011, le dossier de consultation a été adressé aux communes concernées en application de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires,

Finalement le projet de la construction d'un nouvel entrepôt central avec des surfaces de stockage et de conditionnement de marchandises sur le site Eurohub Sud a été activement poursuivi.

2.11. Les Ressources Humaines des CFL

2.11.1. Le personnel actif

Au cours de l'exercice 2011, la société mère des CFL a embauché 118 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 181 agents.

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 136, dont 17 congés parentaux et congés sans traitement et deux transferts à l'Administration des Chemins de Fer, l'effectif sur place a connu une augmentation de 43 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 2.876 unités Equivalent Temps Plein (ETP), tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2011 s'est élevé à 2.964 personnes correspondant à 2.912 ETP.

Pour le Groupe CFL, l'effectif total s'élève à 3.753,75 ETP au 31 décembre 2011.

2.11.2. Personnel retraité

A la date du 31 décembre 2011, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3633.

2.12. Les installations fixes et les équipements

2.12.1. Projets « Mobil 2020 »

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

Etudes :

Les études de la phase d'avant-projet détaillé (APD) relatives aux travaux de génie civil ont été réalisées à 95 % et ont permis de finaliser la définition des travaux d'abattage de roche des tranchées rocheuses, la définition des emprises à acquérir, l'équipement des arrêts ferroviaires de Cents-Hamm et de Sandweiler-Contern ainsi que les détails relatifs aux ouvrages d'art routiers de croisement. Les procédures 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 poursuivies (enquête publique) auprès des autorités compétentes.

Une étude de faisabilité concernant une extension de la double voie entre Sandweiler-Contern et Oetrange ainsi que la suppression des passages à niveau 59 et 60 a été réalisée. Le dossier de mise en soumission des travaux de génie civil a été préparé en vue du lancement de la soumission.

2.12.1.2. Mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg

Etudes :

Les études de projet d'exécution des travaux de génie civil sont réalisées à 98%. En 2011 ont été réalisées les études relatives à l'ouvrage d'art de la rue des Artisans à Luxembourg de même que les études relatives aux travaux d'amélioration de la portance de la plate-forme du tronçon situé entre les points kilométriques 18,000 et 18,700. Les études concernant les mesures compensatoires ont porté sur le volet renaturation du cours d'eau de la « Mess ».

Travaux :

Les constructions ou reconstructions de l'ensemble des ouvrages d'art de la ligne 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 (projet autorisé par la Ville de Luxembourg courant 2011 et mis en soumission en décembre 2011). Les travaux de plate-forme de la nouvelle voie entre Leudelange et Hollerich ont été achevés et ont permis la mise en service de cette voie en octobre 2011. La reconstruction de l'arrêt de Dippach-Reckange a été complètement achevée et a permis le prolongement et la mise en service en septembre 2011 de la double voie jusqu'au point kilométrique 11,000. Le réaménagement de la plate-forme de l'ancienne voie sur les tronçons 3 et 4 a été réalisé à 50%. Les travaux de génie civil du tronçon Schouweiler – Dippach-Reckange, ont été complètement achevés de même que les travaux de renaturation de la Chiers (mesures compensatoires).

Les installations d'éclairage des souterrains, rampes, escaliers et abris ont été réalisées à l'arrêt de Dippach-Reckange et largement entamées à l'arrêt de Leudelange.

La pose des poteaux caténaires a été réalisée entre Dippach-Reckange et Leudelange sur le côté droit de même que sur le côté gauche entre Leudelange et Hollerich.

La mise en service de la double voie est effective depuis septembre 2011 de Pétange jusqu'au point kilométrique 11,000. A partir d'octobre 2011 les circulations de train se font sur la nouvelle voie gauche entre le point kilométrique 11,000 et Hollerich.

La pose de voie courante et d'appareils de voie avec traverses en béton entre Dippach-Reckange et Leudelange (voie droite) et entre Leudelange et Luxembourg/Hollerich (voie gauche) a été réalisée.

Les installations de signalisation ont été adaptées suite à l'avancement du chantier. Un basculement de la circulation sur la nouvelle voie gauche a été réalisé en gare de Leudelange. En gare de Dippach-Reckange, la circulation se fait à double voie à partir du 17 septembre 2011.

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

Etudes :

Les études concernant les ouvrages situées dans la partie ferroviaire de la gare ont été achevées. Pour la zone parvis les études relatives à l'extension de la zone piétonne et le

déplacement de la gare routière régionale de même que celles concernant la halle des voyageurs ont été réalisées à 95%.

Travaux :

Les travaux de génie civil concernant les quais à voyageurs et les ouvrages d'accès aux quais sont dans la phase de finition. La construction et l'équipement des nouvelles marquises des quais à voyageurs ont été poursuivis.

Les travaux de génie civil des infrastructures de la zone piétonne du parvis, de la future dépose minute et de la gare routière régionale ont été largement entamés. La confection de la charpente métallique de la future halle des voyageurs et du passage couvert reliant cette dernière au nouveau parking en ouvrage a été entamée en atelier.

Les différents équipements techniques tels que téléaffichage, caméras de vidéosurveillance, horloges, éclairage, signalétique, etc. ont été en grande partie montés et mis en service.

2.12.1.4. Construction d'un nouveau viaduc Pulvermühle

Etudes :

Les études de projet d'exécution concernant l'ouvrage viaduc ont été réalisées à 95%, celles concernant l'ouvrage sur perré à 40%, et celles relatives à l'ouvrage du boulevard d'Avranches à 60%. Les plans d'exécution relatifs à la déviation des réseaux souterrains du boulevard d'Avranches ont été achevés.

Les études caténaïres ayant pour objet l'adaptation des installations de traction électrique dans le cadre du doublement du viaduc de Pulvermühle ont été établies.

Travaux :

L'aménagement de l'installation de chantier et des chemins d'accès a été complètement achevé. Les travaux de sondage et de recherche de réseaux souterrains ainsi que leur déplacement au droit du boulevard d'Avranches ont été en grande partie (60%) réalisés.

En ce qui concerne l'ouvrage du boulevard d'Avranches, la démolition de la partie de l'ancien ouvrage livrant passage à la piste cyclable a été réalisée. La reconstruction de la nouvelle structure a été entamée. Afin de pouvoir réaliser ces travaux, d'importantes adaptations des installations ferrées ont été nécessaires.

Pour l'ouvrage perré la réalisation d'une planche d'essai en vue des opérations d'injection en pied et en tête du perré a été réalisée. Des liernes métalliques servant de structure de sécurisation du perré pendant les opérations d'injection ont été mises en place.

Concernant l'ouvrage viaduc, la réalisation des nœuds en acier coulé a débuté en usine ainsi que la préparation de la charpente métallique du tablier. Les piles en béton armé ont été réalisées à 50%. La fosse d'assemblage et de lancement du tablier était terminée à 80% fin 2011.

A partir du mois d'août divers basculements de la circulation ferroviaire sur le viaduc existant ont été effectués pour permettre la réalisation de diverses phases de travaux à la hauteur de l'entrée nord du tunnel.

2.12.1.5. Gare de Luxembourg : Aménagements Têtes Sud et Ouest

Etudes :

Au vu du nouveau concept d'exploitation 2020 des CFL, de l'abandon du concept tram-train et de l'abandon d'une nouvelle ligne Luxembourg - Esch/Alzette, les études sur l'aménagement des voies en gare de Luxembourg, datant de 2005, ont été reprises en septembre 2010 et se sont poursuivies tout au long de 2011 pour être finalisées en 2012.

Travaux :

- Reconstruction du passage supérieur de la rue Muehlenweg à Luxembourg. Les travaux de reconstruction du passage supérieur de la rue Muehlenweg à Luxembourg ont été entamés et seront finalisés en 2012.
- Reconstruction du passage supérieur au point kilométrique 0,858 (rue d'Alsace). La construction des nouvelles culées et murs en aile, ainsi que l'assemblage et la mise en place du nouveau tablier bow-string ont été réalisés de sorte à avoir permis en septembre 2011 la mise en service de la nouvelle route empruntant l'ouvrage. Les travaux de finition sont en cours.

2.12.1.6. Nouvelle antenne ferroviaire de Belval-Université à Belvaux-Mairie

Les travaux de la nouvelle passerelle Belval-Lycée, traversant les voies du réseau tertiaire et reliant l'arrêt Belval-Lycée au nouveau lycée Bel-Val, ont débuté en 2010 et ont été finalisés en septembre 2011 avant l'ouverture du lycée.

2.12.1.7. P&R à Belval-Université

Après obtention de l'autorisation de bâtir de la Commune de Sanem, les travaux de la 1ère phase du parking comportant 1.622 emplacements ont pu être entamés en septembre 2011. La mise en service du P&R est prévue pour début 2013.

2.12.1.8. Tunnel ferroviaire Gaalgebierg

Les études d'avant-projet détaillé (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 et afin d'y inclure la gare routière Belvaux-Mairie.

2.12.1.9. Arrêt provisoire Belval-Lycée

Les travaux ont commencé en 2010 et ont été finalisés pour la rentrée scolaire au nouveau Lycée Bel-Val en septembre 2011. Le nouvel arrêt garantit l'accessibilité de personnes à mobilité réduite (PMR), dispose de deux ascenseurs, d'abris à voyageurs et d'abris pour vélos. Il est sous surveillance vidéo.

2.12.1.10. Modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen (projet EUROCAPRAIL)

Le levé topographique de la ligne de même que la campagne de reconnaissance géologique ont été réalisés à 30%. La campagne de caractérisation des déblais de la ligne a été réalisée à 90%. Les études concernant la reconstruction des arrêts, la construction d'un arrêt supplémentaire avec parking régional à Windhof, la suppression des passages à niveau et la

modification ou reconstruction des ouvrages d'art de la ligne ont été poursuivies. Le tracé de voie ainsi que le profil en long ont été définis.

2.12.1.11. Construction d'un nouvel arrêt ferroviaire sur la ligne du Nord à hauteur du pont Grande-Duchesse Charlotte

Une étude de faisabilité a été réalisée en vue de la construction d'un nouvel arrêt ferroviaire avec une liaison piétonne vers le plateau du Kirchberg. Les études d'avant-projet sommaire (APS) seront entamées début 2012 conjointement aux études nécessaires à l'élaboration des dossiers de demande d'autorisation ainsi que des études plus spécifiques du funiculaire reliant le nouvel arrêt au plateau du Kirchberg.

2.12.1.12. Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

Les missions d'assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO) et de Maîtrise d'Œuvre (MOE) ont été adjugées respectivement à l'association momentanée Paul Wurth/DB International et à l'association momentanée SGI/INCA.

Le rapport d'analyse du dossier avant-projet sommaire (APS) a été remis en date du 2 décembre 2011 aux CFL et les études de levé topographique de la ligne ont été entamées.

L'évaluation des offres pour la mission d'organisme de contrôle agréé pour la sécurité, le contrôle technique et l'environnement est en cours.

La commande pour la mission d'étude GSM-R a été passée à l'entreprise DB System GmbH.

La commande pour l'étude « Nutzungsrecherche » en vue de l'étude de caractérisation des déchets inertes a été passée au bureau RUK. Le bureau RUK a remis une première version du rapport « Altlastenspezifische Nutzungsrechte » aux CFL.

Une offre de prix pour la mission de consultant dans les démarches à entreprendre pour préparer les dossiers d'autorisations a été demandée au bureau *Energie et Environnement*. La mission sera adjugée début 2012.

Deux réunions ont eu lieu avec le Comité d'Acquisition de l'Etat pour lancer l'acquisition des emprises.

2.12.1.13. Extension du BMS – Intégration de la vidéo-surveillance nationale

L'extension de la gestion technique centralisée (BMS) à Belval ainsi que la reprise des sondes de température des salles IT sur la plateforme BMS ont été finalisées en septembre 2011. La reprise des flux IP des caméras du P&R Luxembourg Gare sur le système BMS est en cours. L'intégration des caméras de la gare de Luxembourg-Ville est également en cours. La reprise des flux IP des caméras se fera en fonction de l'installation des caméras.

2.12.1.14. Construction d'un nouveau Poste Directeur à Luxembourg

Dans le cadre du projet du nouveau Poste Directeur à Luxembourg, les CFL ont passé une commande pour les services «de gestion de projet, d'architecture et d'ingénierie» à Paul Wurth S.A.. Les études sont en cours.

2.12.1.15. Construction d'un nouveau Poste Directeur à Bettembourg

Dans le cadre du projet du nouveau Poste Directeur à Bettembourg, les CFL ont passé une commande pour les services «de gestion de projet, d'architecture et d'ingénierie» à Paul Wurth S.A.. Les études sont en cours.

2.12.1.16. Construction d'un arrêt à Howald-Phase 1

La loi de financement du projet de la gare périphérique Howald-Phase 1 a été approuvée en date du 17 décembre 2010. Les études d'avant-projet détaillé (APD) et de phasage des travaux sont en cours.

Le début de travaux de construction de la passerelle piétonne et du 1^{er} quai à Howald est prévu pour 2013.

2.12.1.17. Construction d'un point d'échange à Hollerich

Il a été décidé que les nouveaux quais desservant la ligne Luxembourg-Kleinbettingen seraient à positionner parallèlement aux quais desservant la ligne Luxembourg-Pétange. Les études d'avant-projet sommaire des adaptations en gare de Hollerich débuteront en 2012.

2.12.2. Projets en relation avec « Mobil 2020 »

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

Etudes :

Suite aux réserves techniques insuffisantes du Poste Directeur Luxembourg existant, les études détaillées en relation avec la phase 2 du CRM ont été reportées jusqu'à la mise en service du nouveau poste directeur de Luxembourg.

2.12.2.2. 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 du tronçon de ligne Bettembourg-Esch/Alzette avec l'antenne vers Tétange et Rumelange le 08.09.2011.
- Reprogrammation de la gare de Luxembourg en relation avec le chantier Viaduc Pulvermühle et des signaux fixe de barrage LED.
- Mise en œuvre des modifications en relation avec les phases de travaux de mise à double voie entre Luxembourg et Dippach-Reckange.

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

Etudes et Travaux

Les études géotechniques et les forages de reconnaissance du sol en vue de la confection de fondations ont été achevés pour 20 sites et les études pour 10 sites sont en cours.

- 30 autorisations de construire ont été délivrées par les administrations communales et 24 demandes d'autorisations de construire ont été déposées.
- 32 autorisations de construire en « zone verte » ont été délivrées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département Environnement et 32 demandes d'autorisation de construire ont été déposées auprès du Ministère en question.
- 14 demandes d'autorisation pour traverser ou utiliser le terrain comme place de manœuvre ont été adressées aux propriétaires respectifs.
- 4 demandes d'acquisition de terrains ont été transmises à Immo S.A..
- 16 commandes pour l'installation de mâts en béton ont été adjugées et 18 mâts ont été érigés.
- 14 commandes pour la fourniture, la pose et la mise en service de bâtiments préfabriqués ont été adjugées et 14 bâtiments préfabriqués ont été érigés.

2.12.3. Entretien constructif

2.12.3.1. Renouvellement et entretien aux bâtiments et ouvrages

- Ligne du Nord
 - Suppression du passage à niveau 20b à Lorentzweiler. Les études d'avant-projet détaillé concernant la partie CFL du projet de suppression du passage à niveau (construction d'un souterrain pour piétons et cyclistes) ont été entamées.
 - Suppression du passage à niveau 23a à Mersch. Les travaux de génie civil relatifs à la suppression du passage à niveau 23a à Mersch comprenant la construction d'un souterrain pour cyclistes et piétons ont été finalisés et ont permis la mise en service de l'ouvrage fin 2011.
 - Modernisation de la gare d'Ettelbruck. Réaménagement des quais à voyageurs et de leurs accès: Les études d'avant-projet sommaire ont été entamées. Un levé topographique a été réalisé et la campagne de reconnaissance géologique a été en grande partie réalisée.
 - Reconstruction du pont rivière situé au point kilométrique 46,930 (Ettelbruck). La reconstruction du pont enjambant l'Alzette a été finalisée.
 - Gare de Kautenbach. Le parking P&R a été mis en service.
 - Poursuite des études en vue de la sécurisation des talus situés entre les points kilométriques 37,149 à 37,641; 37,798 à 37,641 (4ème variante); 69,930 à 70,060 et 73,250 à 73,700 en étroite collaboration avec le Service de la Gestion de l'Eau et le Département de l'Environnement. L'avancement des études est rendu difficile vu les difficultés d'acquisition de terrains nécessaires à ces projets (acquisition de terrains en cours par CFL-IMMO SA).
 - Stabilisation du mur de soutènement entre les points kilométriques 18,733 et 18,758.
 - Remise en état du passage inférieur situé au point kilométrique 18,151 (Montée de Clausen).
 - Gare de Walferdange : Reconstruction du mur de soutènement entre les points kilométriques 23,759 et 23,800.
 - Construction d'un nouvel aqueduc au point kilométrique 42,750 (Schieren).

- Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 46,425 (Cimetière Ettelbruck).
 - Finalisation des travaux de remise en état des ponts routiers situés aux points kilométriques 66,765 et 67,114 (Wilwerwiltz) enjambant la Clerve et renouvellement des voies courantes entre les points kilométriques 66,390 et 67,450.
 - Poursuite des études en vue de la sécurisation du talus instable au point kilométrique 81,080-81,150.
 - Travaux de remise en état du pont routier situé au point kilométrique 86,156 (Troisvierges).
 - Etude de remise en état du passage inférieur situé au point kilométrique 90,900.
 - Remise en état de plusieurs aqueducs sur la ligne du Nord.
 - Poursuite des études en vue de la sécurisation des tranchées rocheuses.
- Ligne de Pétange à Esch/Alzette
 - Entrée en ville de Differdange. Les études d'avant-projet sommaire ont été poursuivies en vue de la reconstruction de l'arrêt ferroviaire. Un levé topographique détaillé de même que l'étude géotechnique ont été définis et réalisés. Des études en vue du déplacement préalable d'une conduite Air Liquide ont été réalisées.
 - Suppression des passages à niveau 13 et 14 et reconstruction de l'arrêt d'Oberkorn. Les études d'avant-projet détaillé ont été réalisées en vue de la reconstruction de l'arrêt ferroviaire et de la suppression du passage à niveau 14. Pour la seconde phase du projet qui concerne la suppression du passage à niveau 13, les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies.
 - Travaux de reballastage du viaduc en gare d'Esch/Alzette entre les points kilométriques 14,497 et 15,245.
 - Poursuite des études en vue de la sécurisation des zones de talus instables de la ligne (points kilométriques 0,888 à 1,195, 2,050 à 2,300, 3,180 à 3,200 et 9,810 à 9,997).
 - Travaux de consolidation du talus ferroviaire situé à Belvaux-Soleuvre entre les points kilométriques 8,660 et 9,030.
- Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen
 - Construction d'un souterrain pour cyclistes au point kilométrique 4,139. Les CFL ont assisté la Ville de Luxembourg dans le cadre des travaux de ce chantier.
 - Reconstruction du passage supérieur au point kilométrique 4,235. Les CFL ont assisté l'Administration des Ponts et Chaussées notamment dans le cadre des travaux de démolition de l'ancien ouvrage et de la construction du nouveau passage supérieur supportant la route de Longwy au point kilométrique 4,235.
- 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 pour l'élargissement du tablier du passage inférieur situé au point kilométrique 21,933 à Olingen sont en cours.
 - Suppression des ponts routiers situés aux points kilométriques 30,718 et 30,887 par pose de buses métalliques.
 - Poursuite des études en vue de la sécurisation du remblai ferroviaire situé entre les points kilométriques 36,990 et 37,400 (côté droit).

- Ligne de Zoufftgen à Luxembourg
 - Suppression du passage à niveau 4a à Bettembourg. Les études d'avant-projet détaillé concernant la construction d'un passage supérieur et de ses routes d'accès en vue de la suppression du passage à niveau 4a ont été finalisées et les travaux ont été adjugés. Suite cependant à des problèmes d'acquisition de terrains le début des travaux sur site n'a pas encore eu lieu.
 - Construction d'un nouvel arrêt « Stade national de football » à Livange. Les études de faisabilité ont été poursuivies.
 - Suppression du passage à niveau 6 à Livange. Les études d'avant-projet détaillé concernant la construction d'un passage souterrain pour piétons en vue de la suppression du passage à niveau 6 ont été réalisées.
 - Arrêt de Berchem. Reconstruction du souterrain à voyageurs: 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 pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ont été poursuivies.
 - Poursuite des études en vue de la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 11,615 (rue Armand Rausch à Fentange).
 - Poursuite de l'étude de sécurisation du triage de la gare de Luxembourg

- Ligne de Pétange à Luxembourg
 - Gare de Pétange. Mise en conformité de l'accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Les travaux de génie civil en vue de la construction d'un deuxième souterrain à voyageurs muni d'escaliers fixes et d'ascenseurs garantissant une accessibilité aux PMR ont été largement réalisés.

- Ligne Bettembourg – Esch/Alzette – Audun-le-Tiche
 - Entrée en ville de Schifflange. En 2011 et malgré des problèmes liés à des acquisitions d'emprises 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 à 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 génie civil concernant la reconstruction de l'arrêt de Noertzange (nouveau souterrain pour voyageurs ainsi que reconstruction des quais à voyageurs et pose de murs antibruit) ont été poursuivis.
 - Travaux de modification d'une rampe d'accès du passage souterrain situé au point kilométrique 0,419.
 - Poursuite des études en vue de la remise en état de l'ouvrage à Audun-le-Tiche au point kilométrique 11,337.

- Ligne de Berchem à Oetrange
 - Finalisation des travaux de reconstruction du passage inférieur situé au point kilométrique 2,746 réalisé par autoripage.

- Réseau ferré

Construction d'abris pour voyageurs. Les études et les travaux pour l'équipement des gares et arrêts du réseau ferré avec des abris pour voyageurs et vélos ont été poursuivis. Des études ont été entamées de concert avec la Centrale de Mobilité et la « Lëtzebuurger Velosinitiative LVI» en vue de l'équipement des gares et arrêts du réseau avec des boxes à vélos.

Accompagnement de divers projets de l'Administration des Ponts et Chaussées:

- Remplacement du passage supérieur situé au point kilométrique 6,909 (Kayl) sur la ligne de Noertzange à Rumelange;
- Remplacement des passages supérieurs situés au point kilométrique 21,687 (Dommeldange) et au point kilométrique 45,810 (Schieren) sur la ligne du Nord;
- Remplacement des passages supérieurs situés au point kilométrique 03.275 (Alzingen) et 10,290 (Milbech) de la ligne Berchem à Oetrange.

Accompagnement d'un projet ArcelorMittal:

- Dépose du saut de mouton situé au point kilométrique 9.108 (en gare d'Esch) sur la ligne de Bettembourg à Esch/Alzette ;
- Poursuites des études de sécurisation de divers tunnels ferroviaires ;
- Poursuites des travaux de confortement de tranchées rocheuses ;
- Gare de Bettembourg. Construction d'un hall de remisage au Centre Logistique de l'Infrastructure Ferroviaire (CLIF).

- Réseau Tertiaire

Finalisation des travaux pour le platelage du viaduc de Differdange.

- 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 ». Les travaux sont achevés. 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 réalisés.

- Triage Central de Bettembourg-Dudelange

- Mise en soumission et adjudication des travaux de génie civil relatifs à l'installation d'un contrôle d'accès côté entrée Sud et du côté Dudelange-Burange.
- 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, ont été terminées.

2.12.3.2. Renouvellement et modernisation aux installations de voie

- Ligne de Luxembourg à Troisvierges

Travaux d'abaissement de la voie en-dessous du passage supérieur au point kilométrique 46,425 à Ettelbruck pour garantir la hauteur du fil de contact requise.

- Ligne de Bettembourg à Dudelange

Renouvellement de voie courante en traverses de béton B70 entre les points kilométriques 3,440 et 4,100 avec assainissement et amélioration de la plateforme.

- Ligne de Bettembourg/frt à Luxembourg

Renouvellement de traverses et de ballast entre les points kilométriques 4,650 et 5,300 en Gare de Bettembourg.

- Triage central de Bettembourg-Dudelange et Gare de Bettembourg

Remplacement de traverses, renouvellement de voie sur environ 1900m et renouvellement de 4 appareils de voie.

Aménagement des voies d'accès au nouveau hall du centre logistique de l'infrastructure ferroviaire (CLIF) et remplacement d'appareils de voie U33 par des appareils de voie S54 dans le secteur du Magasin IF.

- Ligne de Pétange à Esch/Alzette.

Réparation urgente de la fixation des rails sur le viaduc d'Esch/Alzette avec adaptation du profil en long.

Renouvellement de voie et de ballast entre les points kilométriques 6,500 et 9,700 de la voie droite à l'exception du secteur du quai de Belvaux-Soleuvre.

- Zone industrielle nationale Wolser.

Renouvellement en continu de traverses sur la voie mère (\pm 2km) avec amélioration du dispositif d'évacuation des eaux.

- Réseau Tertiaire

Site de Differdange. Renouvellement complet de voie courante sur environ 1900 m et renouvellement d'un appareil de voie.

Site d'Esch/Belval. Remplacement de 750 m de rails EB50 par des rails UIC54.

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

- Réseau tertiaire

Site d'Esch/Belval. Adaptations (Phase définitive) au poste de signalisation d'Esch/Belval dans le cadre du chantier de la liaison de Micheville.

- Gare de Luxembourg

Etudes préliminaires relatives à la modernisation du poste de signalisation informatisé avec introduction de la nouvelle plateforme d'exploitation «HIS», l'aménagement de signaux LED et remplacement des circuits de voie (CdV) par compteurs d'essieux (CE).

2.12.3.4. Agréation de matériel roulant

Automotrices TER2Nng (CFL série 2200 / SNCF série 24500) – Nouveau paquet de logiciels H6:

Réalisation d'une campagne d'essais du 22.01.2011 au 09.02.2011:

- Mesures auprès des installations techniques de comptage d'essieux
- Evaluation des mesures réalisées (rédaction des rapports d'essais intermédiaires et du rapport d'essais final)
- Evaluation des mesures réalisées à bord des automotrices par le laboratoire de mesure externe

Ligne de Esch/Alzette à Pétange

- Mise en service de postes de commandes téléphoniques universels dans les gares et points d'arrêts de Belval-Usines, Belval-Lycée, Belval-Rédange, Belvaux-Soleuvre, Oberkorn et Differdange.

Sécurisation des sites sensibles

- Mise en service de caméras de vidéosurveillance dans la gare de Bertrange-Strassen.

Aménagement d'un poste de contrôle centralisé. Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel. (ARAMIS) :

- Mise en service d'une liaison Bus ZLV (suivi automatique des numéros des trains) à l'aide de fibres optiques entre Luxembourg et Wasserbillig
- Réaménagement des localités de la supervision trafic (ancienne permanence)
- Travaux d'études pour la conception d'un réseau de transmission des données pour ARAMIS
- Travaux d'études pour la modernisation et l'aménagement d'installations de suivi automatique des numéros des trains.

Câbles à fibres optiques

- Pose d'un deuxième câble à fibres optiques entre Bettembourg, Esch/Alzette et Pétange.

2.12.3.5. Adaptation et modernisation des installations de traction électrique

Partie alimentation

- Suite de la régénération du Central Sous-Station
- Etudes d'implantation, de dimensionnement et de raccordement d'une nouvelle sous-station à Bertrange en 3kV et en 25kV
- Etudes de la partie haute tension et de la partie basse tension pour le remplacement de 5 disjoncteurs (25 kV et 65 kV) à la sous-station de Walferdange
- Suivi des travaux de construction des postes à autotransformateurs de Colmar-Berg et Drauffelt
- Introduction de la demande commodo/incommodo pour la construction des postes à autotransformateurs de Leudelange et Mersch
- Etablissement des cahiers de recette de tous les postes asservis pour la réalisation des essais des automatismes suite à la mise en conformité des logiciels
- Adaptations des consignes d'exploitation des sous-stations de Walferdange et de Berchem
- Approbation des consignes de sécurité des sous-stations de Berchem et Belval et des postes à autotransformateurs de Daerenbusch, Oetrange, Hagelsdorf et Mertert

- Poursuite de la mise en conformité des dossiers de réglage des protections
- Réalisation des études de la télécommande des postes asservis en Gare de Luxembourg et de postes à autotransformateurs de Colmar-Berg et de Drauffelt
- Poursuite de l'étude de mise en conformité des installations de mise à la terre des dessertes des embranchements Q8 et Shell à Bertrange

Partie caténaire

- Ligne de Luxembourg à Troisvierges-frontière

Gare de Mersch

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la suppression du passage à niveau 23a à Mersch.

Gare d'Ettelbruck

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la reconstruction du pont-rivière en gare d'Ettelbruck au point kilométrique 46,930.

Tronçon de ligne entre Schieren et Ettelbruck

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

- Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen-frontière

Tronçon de ligne entre Luxembourg et Bertrange-Strassen

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de l'aménagement d'un ouvrage d'art au point kilométrique 4,309 par les Ponts et Chaussées.

- Ligne de Luxembourg à Bettembourg-frontière

Gare de Luxembourg (CRM)

Adaptation des installations de traction électrique des voies 115, 116 et 117 dans le cadre de la démolition de la rotonde 1.

Adaptation des installations de traction électrique des voies 75a et 75b dans le cadre de la construction d'un nouvel atelier.

- Ligne de Bettembourg à Esch/Alzette

Gare d'Esch/Alzette

Dépose et repose de la caténaire en dessous du passage supérieur au point kilométrique 9,108 (saut de mouton Arcelor Mittal) dans le cadre de la dépose de la conduite à gaz.

Gare de Noertzange

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

- Ligne de Noertzange à Rumelange

Gare de Kayl

Adaptations 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.

- Ligne d'Esch/Alzette à Pétange

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.

2.13. Le matériel roulant

2.13.1. Le matériel de traction

Début janvier 2011 a été livrée la dernière des 10 automotrices électriques à 2 niveaux bitension 1,5kV/25kV complémentaires du type TER2Nng lesquelles ont été commandées fin décembre 2008 auprès d'Alstom Transport.

En date du 10 août 2011, les CFL ont procédé à la vente des 16 voitures Corail.

2.13.2. ETCS

Fin 2011, le système de contrôle de vitesse européen unifié ERTMS/ETCS niveau 1 a été installé sur l'automotrice TER2Nng prototype 2201.

2.13.3. Les moyens de traction et le matériel roulant voyageurs des CFL

Au 31 décembre 2011, les CFL disposent de 39 locomotives de ligne, de 15 locotracteurs et locomotives de manœuvre, de 46 automotrices et autorails, de 96 voitures, dont 20 voitures pilotes ainsi que de 9 voitures historiques mises à disposition du Service des Sites et Monuments pour des trains touristiques.

2.14. Les transports publics

2.14.1. La ponctualité

En ce qui concerne le trafic national pour 2011 le niveau de ponctualité des trains du service national est de 93,4% (4 points supérieur au niveau réalisé en 2010).

En ce qui concerne le trafic international pour 2011 on constate une augmentation de 1,4 points du niveau de ponctualité, par rapport au niveau réalisé en 2010, pour afficher 86,60%.

Pour 2011 le niveau de ponctualité total des trains (retard inférieur à 5', trafic national et international confondu) est de 91,4% ce qui représente une augmentation de 4,1 points par rapport au niveau réalisé en 2010.

2.14.2. Les transports publics par rail

2.14.2.1. **Le trafic voyageurs international hors abonnements transfrontaliers**

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 2011 un recul de quelque 5,5 % 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 Réसारail (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, ainsi que par la farouche concurrence, sur le marché luxembourgeois, de sites Internet français, tels TGV-Europe et SNCF-Voyages.

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 : - 7,10 %
- Belgique : - 2,00 %
- Allemagne : - 4,00 %
- Suisse : - 2,70 %
- Pays-Bas : - 3,10 %

2.14.2.2. **Les transports nationaux**

En 2011 les comptages effectués tout au long de l'année par le service AV montrent que le nombre de voyageurs en trafic national a augmenté de 2,1 % pour atteindre 12.89 mio de voyageurs, contre 12,62 mio en 2010.

Au total, les CFL ont transporté 18,34 mio de passagers en 2011, ce qui représente une augmentation de 3,5% par rapport à 2010.

2.14.2.3. **Recettes réalisées dans le cadre du Service Public**

Le nombre de titres de transport de la tarification zonale, toutes catégories confondues, vendus en 2011 a augmenté de 10,3 % par rapport à 2010. Dans ce contexte, le nombre de billets vendus a augmenté de 12,8 %, tandis que celui des carnets a baissé de 0,25 %. Celui des abonnements est resté constant.

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 2011 ont progressé par rapport à 2010. Cette progression s'élève au total à 2,1 % du chiffre d'affaires. Ainsi les recettes résultant de la vente des billets ont progressé de l'ordre de 8,4 %, celles de la vente des abonnements de 0,7 %. La vente des carnets nationaux a cependant connu une régression de 0,45 %.

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

- participé à l'élaboration de la nouvelle version du SMS, mise en vigueur au 25.10.2011,
- géré les procédures SMS qui le concernent,

- réalisé 84 audits de sécurité AV portant sur la réglementation d'exploitation technique du service d'accompagnement des trains,
- procédé à 17 instructions portant sur des 'incidents d'exploitation technique survenus dans le service d'accompagnement des trains,
- procédé à l'élaboration de 13 arbres des causes portant sur des accidents de service.

Dans le domaine de la réglementation, le Service AV a

- géré la documentation réglementaire pour accompagnateurs de trains CFL sur le réseau ferré luxembourgeois, allemand, belge et français,
- géré la documentation réglementaire pour accompagnateurs de trains SNCF sur le réseau ferré luxembourgeois,
- géré la documentation réglementaire pour accompagnateurs de trains SNCB sur le réseau ferré luxembourgeois,
- élaboré les avis ad hoc nécessaires,
- participé aux travaux de révision des consignes frontières voyageurs
 - o CFL – SNCB
 - o CFL – SNCF
 - o CFL – DB FG AG,
 - o CFL – DB Regio AG 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,
- organisé les formations initiale et continue pour formateurs SNCB et SNCF en matière de réglementation d'exploitation technique luxembourgeoise.

Le Personnel d'accompagnement des trains

Pendant l'exercice 2011, il a été procédé à une procédure de recrutement. En date du 1er mars 2011, 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 aux formations suivantes :

Une journée de formation interne qui portait sur les sujets du domaine de la sécurité ferroviaire. Les différents sujets abordés lors de la formation continue permettaient aux participants de rafraîchir leurs connaissances acquises et d'échanger leurs expériences.

Une formation dispensée par un formateur externe portait sur la qualité de la communication envers les voyageurs.

Une seconde formation externe portait sur la qualité du service.

Certains agents du personnel d'accompagnement désignés comme patrons de stage ont participé à une formation spéciale pour patron de stage. Les agents victimes d'une agression ont participé à une formation dispensée par un formateur externe portant sur les sujets des victimes d'agressions.

Infractions tarifaires

En 2011, le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité 4.954 infractions au cours de l'année 2011 dont :

58,86 % ont été régularisées par paiement

18,65 % ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.)

22,49 % sont en cours de traitement

Pour l'année horaire 2011, 1.165 sillons de trains étaient alloués au trafic voyageur. Ces sillons représentent 315.450 trains ayant parcouru 7.846.390,8 km en 2011.

Le trafic frontalier de navetteurs professionnels

Tout comme en 2010, en dépit des crises économique et financière, l'évolution du trafic frontalier de navetteurs professionnels durant l'exercice 2011 s'est stabilisée, voire améliorée:

- La vente des abonnements mensuels FlexWay, destinés à la clientèle lorraine, a baissé de quelque 3,00 %.
La création, au début de l'année 2011, de l'abonnement annuel FlexWay ainsi que du Flexpass annuel – utilisé en complément à un M-Pass national - a toutefois su rétablir la tendance négative de ce trafic.
En effet, durant l'exercice 2011, quelque 850 abonnements annuels FlexWay ainsi que quelque 420 abonnements annuels Flexpass ont été souscrits.
De ce fait, le trafic transfrontalier entre la Lorraine et le Luxembourg affiche une progression de quelque 4,50 %.
- Une tendance positive encore plus poussée est enregistrée en trafic Allemagne-Luxembourg. La vente des abonnements transfrontaliers OekoCard (mensuels et annuels) et Oekopass Delux se solde par une progression de quelque 18,00%.
- En trafic Belgique-Luxembourg, le résultat a su être consolidé au niveau de l'exercice antérieur par la distribution de quelque 2000 cartes-trains mensuelles par mois.

Trains spéciaux

Au cours de l'année 2011, le Service AV a organisé la circulation de nombreux trains spéciaux à l'occasion de diverses manifestations et événements, non seulement dans le cadre des services publics occasionnels mais également sous autonomie commerciale. Dans ce contexte, des trains spéciaux ont été proposés entre autres pour des manifestations à la Rockhal, à l'occasion de la fête nationale, pour le Festival de Wiltz, la Cavalcade de Diekirch et pour la nuit de la St. Sylvestre 2011/12. Près de 18.500 personnes ont profité de ces trains spéciaux en cours d'année.

2.14.3. 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 180, est attaché à trois postes différents. 144 sont attachés au poste central de Luxembourg, 20 au poste isolé d'Echternach et 16 au poste isolé d'Ettelbrück.

Pendant l'exercice 2011, le personnel de conduite a totalisé 5.300.391 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 de systèmes de localisation par GPS, et 240 véhicules de service.

3. Transports publics par route

Suivant 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 du Grand-Duché de Luxembourg.

L'exploitation des transports publics régionaux par route est assurée 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, conclus avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

La Direction des Transports Publics au Ministère du Développement durable et des Infrastructures est en charge 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 (Transports Intercommunaux du Canton d'Esch)

Des conventions existent entre le Ministère du Développement durable et des Infrastructures et les autorités de transport locales (AVL et TICE) pour ce qui est de l'intervention financière de l'Etat dans l'exploitation des lignes d'autobus, dépassant le territoire d'une même commune.

3.1. Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR)

3.1.1. L'organisation

Depuis l'introduction du RGTR en 1978, la cellule d'organisation du Ministère établit les plans d'horaires et les plans des tracés des lignes publiques. Elle détermine les arrêts, en accord avec les autorités communales, ainsi que les catégories d'autobus à mettre en service.

Elle est soutenue dans ses travaux, notamment de décomptes et de gestion du réseau, par un service des CFL, sur base d'une convention conclue entre l'Etat et la Direction des CFL.

Conformément à l'annexe des contrats de concession en vigueur depuis le 1er janvier 2009, des critères de qualité sont réellement appliqués en 2011 au niveau de l'exécution des services de transport publics.

Des contrôles et des sondages effectués fin 2011 par un Institut spécialisé ont permis au Ministère du Développement durable et des Infrastructures de rassembler des résultats objectifs quant à la qualité fournie par les différents opérateurs dans le cadre de leurs missions.

3.1.2. L'exploitation

306 lignes publiques et scolaires d'autobus du RGTR ont desservi en 2011 au total 646 localités, dont 71 dans les régions frontalières de nos pays voisins.

L'évolution des kilomètres prestés ces 2 dernières années a été la suivante :

2010 : 41.787.622
2011 : 44.789.834

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

2010 : 111.660.000
2011 : 121.615.750

Grâce à une augmentation des crédits budgétaires, des adaptations de l'offre de transport ont pu être réalisées en 2011 sur bon nombre de lignes à capacité insuffisante. Des nouvelles lignes scolaires ont été mises en service sur demandes des lycées à Belval, Rédange et Perl (D).

3.1.3. Modification de l'offre des lignes publiques

Au courant de 2011, 510 chantiers routiers ont troublé le réseau RGTR de sorte à avoir déclenché des adaptations, voire réorganisations des lignes publiques d'autobus.

Un nouvel indicateur d'horaire a été émis au 1^{er} mai 2011, reprenant toutes les adaptations apportées aux lignes régulières depuis la dernière parution d'un tel indicateur en mai 2009.

Parmi les adaptations les plus importantes du réseau des lignes publiques en 2011, il y a lieu de citer les suivantes :

- Lignes renforcée dans leurs capacités :

| | |
|-----------|---|
| Ligne 116 | Trèves – Luxembourg |
| Ligne 118 | Trèves – Luxembourg |
| Ligne 180 | Mondorf – Remich |
| Ligne 197 | Ottange – Rumelange – Luxembourg |
| Ligne 212 | Rodange – Niedercorn – Luxembourg |
| Ligne 218 | Sélange – Luxembourg |
| Ligne 258 | Rambrouch – Luxembourg |
| Ligne 270 | Hollenfels – Bour – Luxembourg |
| Ligne 282 | Steinsel – Kirchberg |
| Ligne 300 | Thionville – Luxembourg |
| Ligne 401 | Bitburg – Luxembourg |
| Ligne 504 | Ettelbrück – Stegen |
| Ligne 535 | Insenborn – Esch/Sûre – Ettelbrück |
| Ligne 608 | Buderscheid – Kautenbach/Gare |
| Ligne 670 | Marnach – Drauffelt/Gare (correspondance train) |
| Ligne 682 | Hachiville – Clervaux/Gare |
| Ligne 740 | Luxembourg – Parc d'Activité Syrdall |

- Les services nouveaux suivants ont été créés :

| | |
|-----------|-------------------------------------|
| Ligne 114 | Luxembourg – Kalchesbreck – Findel |
| Ligne 305 | Bettembourg/Gare – Z.A. Krakelshaff |
| Ligne 325 | Hussigny – Differdange |
| Ligne 402 | Mersch – Z.A. Roost |

- Les lignes suivantes ont été supprimées:

| | |
|-----------|--|
| Ligne 319 | Frisange – Cloche d'Or |
| Ligne 562 | Brandenbourg – Houschterhaff (scol.) |
| Ligne 683 | Hachiville – Troisvierges |
| Ligne 730 | Howald – Cargo Center |
| Ligne 760 | Rodange – Dudelange/ Z.I. |
| Ligne 930 | Rodange – Pétange – Niedercorn/Hôpital |

Par ailleurs 31 arrêts d'autobus nouveaux ont été repris dans les tableaux d'horaires.

3.1.4. Les transports scolaires

Actuellement, l'offre de transport public par route du RGTR au Grand-Duché est renforcée par 114 lignes régulières qui ne fonctionnent qu'exclusivement pour les besoins des lycées et lycées techniques.

Sur ces 114 lignes, 281 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 2011, des renforts de capacité ont dû être apportés aux lignes scolaires suivantes :

| | |
|-----------|---------------------------|
| Ligne 178 | Weiler-la-Tour – Perl (D) |
| Ligne 182 | Waldbredimus – Perl (D) |
| Ligne 580 | Feulen – Rédange |
| Ligne 586 | Saeul – Rédange |

3.1.5. 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.

Depuis septembre 2010, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a convenu avec les autorités des régions voisines 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.

L'offre de ces transports en 2011 s'est présentée comme suit :

France – Luxembourg

Entre la France et le Grand-Duché les lignes d'autobus sont exploitées 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).

Depuis juillet 2011, une convention, conclue entre la Région lorraine (SMITU) et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, prévoit une coopération étroite entre les autorités de transport, tout en réglant des conditions d'interventions financières des deux côtés de la frontière. Deux nouvelles lignes, prises en charge par les autorités lorraines ont été introduites le 1^{er} septembre 2011 :

- 302 Hettange/Grande – Frisange – Cloche d'Or
- 323 Hayange – Ottange – Esch/Alzette

Les lignes financées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures :

- 197 Ottange – Rumelange – Luxembourg
- 300 Hayange – Thionville – Luxembourg
- 315 Hussigny – Differdange – 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).

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.

Les lignes suivantes, à charge du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, ont fonctionné en 2011 :

- 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 2011 par l'ajoute de deux autobus supplémentaires :

- 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 (toute les 2 heures)
- 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.

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

Matériel roulant

Au courant de 2011, une redéfinition des catégories de véhicules admis au service RGTR a permis d'y adopter des remorques aptes à transporter des voyageurs.

Tandis que les véhicules tracteurs de ces remorques ont été classés, selon les capacités, dans les catégories 4 et 5, les remorques sont rangées dans les nouvelles catégories 11 (36 places) et 12 (42 places).

Durant l'année 2011, des autobus hybrides au nombre total de 18 ont été mis en circulation dans le réseau RGTR, couvrant toutes les catégories prévues 6.1 (véhicule standard 12 m) 9.1 (véhicule articulé 18 m) et 10.1 (véhicules double articulé 24,5 m).

Offres spéciales de transport public

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 ».

3.2. Late Night Bus

En 2011, 210.000 € ont été mis à disposition pour l'allocation de subsides aux communes exploitant un service 'Late Night Bus', compte tenu des effets bénéfiques de ces services sur le comportement des particuliers face aux transports publics, d'une part, et sur la sécurité routière, d'autre part.

Ce subside a pour objectif d'inciter les communes à assumer leur responsabilité collective en matière de transports en commun, dès lors il a été décidé 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 en début 2011, 60 communes, soit 52%, ont bénéficié d'un subside de 183.011 € au total.

| Type de service LNB | régulier | itératif | les deux | total | restant |
|----------------------|-----------|----------|-----------------|------------------|----------|
| Nombre de communes | 14 | 41 | 5 | 60 | 56 |
| Population | 156 122 | 70 446 | 17 433 | 244 001 | 267 839 |
| Subside demandé 2011 | 427 935 € | 90 032 € | 90 357 € | 608 324 € | / |
| Subside accordé 2011 | 117 095 € | 52 841 € | 13 057 € | 183 011 € | 26 989 € |

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*. Depuis 2011, on peut constater que certaines communes ont décidé d'offrir les deux solutions en même temps.

| Evolution | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Nombre de subsides accordés | 52 | 63 | 80 | 73 | 76 | 82 | 60 |
| - dont LNB réguliers | 20 | 22 | 24 | 28 | 23 | 25 | 14 |
| - dont LNB itératifs | 32 | 41 | 56 | 45 | 53 | 57 | 41 |
| - les deux en même temps | - | - | - | - | - | - | 5 |
| Total des dépenses déclarées | 443 812 | 294 438 | 418 064 | 447 345 | 597 211 | 716 756 | 608 324 |
| Total des subsides accordés | 102 607 | 103 597 | 202 091 | 196 432 | 211 722 | 219 454 | 183 011 |

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 14 communes regroupant 156 122 personnes, dont 60% sont des habitants de la Ville de Luxembourg.

Les Late Night Bus dits itératifs se situent dans l'Est, l'Ouest et surtout dans le Nord du pays et les communes afférentes participent financièrement à des associations organisant des transports en commun suivant les besoins régionaux. Des courses sont organisées hebdomadairement, tandis que les trajets et les horaires varient selon les activités d'intérêt commun (bals, manifestations, etc.). Ce type de service est offert par 41 communes regroupant 70 446 personnes.

En 2011, les dépenses par habitant varient entre 0,8 € et 10,4 € avec une moyenne de 1,2 € par habitant.

Le nombre de demandes a sensiblement baissé en 2011 par rapport aux années précédentes ce qui s'explique par le fait que la possibilité d'obtenir une subvention n'est plus explicitement signalée aux communes par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

3.3. 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 (EDIFF)

3.3.1. Les critères de base et la base légale

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

- Loi du 16 août 1968 portant création d'un Centre de Logopédie et de services audiométriques et orthophoniques

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

- Loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée

Par l'adoption 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 aux enfants de notre société qui ne sont pas à même de suivre l'enseignement normal, une instruction particulière adaptée à leur état. Conformément à l'article 8 de la loi précitée, l'organisation et le financement des transports en la matière incombent à l'Etat et plus particulièrement au Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

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

En 1968, à l'époque de la création du Centre de Logopédie, la répartition des charges financières résultant de ces transports incombait à 2/3 au Ministère des Transports et à 1/3 au Ministère de l'Éducation nationale.

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

A partir de 1976, l'Etat est revenu sur cette décision et a mis à charge du Ministère des Transports le financement de ces transports qui se chiffrait à l'époque à 8 millions de francs luxembourgeois (+/- 200'000 €).

3.3.3. La situation actuelle

Les transports susmentionnés sont des transports réguliers dans le cadre d'activités scolaires et de formation ; les trajets sont organisés en lignes individualisées avec enlèvement des personnes à transporter à leur domicile et dépôt à leur établissement d'accueil selon des horaires précis (service porte-à-porte).

Actuellement le nombre des courses régulières (transports par jour) s'élève à 577 unités.

Les usagers sont principalement des enfants handicapés scolarisés et des adultes handicapés en formation professionnelle.

L'autorité organisatrice est le Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des Transports – Transports publics – Service Ediff, en collaboration avec les différents centres. Actuellement une cinquantaine de centres est desservie.

Les moyens de transport utilisés sont regroupés en 4 catégories de véhicules (dépendant du nombre de personnes à transporter).

La plupart des courses sont effectuées à l'aide de minibus (= cat.1) avec un maximum de 9 places assises.

Les prestataires sont exclusivement des opérateurs privés: actuellement 25 entreprises de transport privées assurent les transports, allant des grandes entreprises de transport du transport public R.G.T.R. (régime général des transports routiers) jusqu'aux petites entreprises de transport qui ont seulement quelques minibus à leur disposition.

Depuis la gestion du service en 1991, un nombre impressionnant de nouveaux centres spécialisés, d'écoles, de foyers et d'ateliers a été intégré dans ces transports.

La desserte d'écoles professionnelles et de lycées a été améliorée progressivement dans l'intérêt des élèves handicapés physiques qui les fréquentent.

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 développée également.

On note également une augmentation des transports effectués dans le cadre des séjours d'observation de courte durée (stages d'observation d'enfants du primaire dans les centres de l'éducation différenciée et dans les centres de logopédie) s'étendant, en règle générale, d'une à quatre semaines. Ces transports s'ajoutent à ceux programmés en début d'année scolaire et se chiffrent à plusieurs centaines par année scolaire.

L'offre des transports organisés à des fins périscolaires (éducatives, culturelles, sportives et récréatives) dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés a été améliorée.

Les transports de personnes handicapées vers leur lieu de travail facilitent leur insertion ou leur réinsertion dans la vie professionnelle.

Tous les centres spécialisés bénéficient d'une desserte individuelle, l'effet bénéfique en est que la durée des courses est raccourcie très sensiblement.

On veille à ce que la durée des diverses courses ne soit pas supérieure à 60 minutes. Toutefois, un dépassement est admis dans des situations exceptionnelles (p.ex.: domiciles isolés de certains élèves ; convenance personnelle des parents d'élèves dans le choix de l'institut spécialisé ; transports du nord du pays vers le centre (ou le sud) et vice-versa...).

Une attention particulière est prêtée à la qualité du matériel roulant. Depuis plusieurs 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.

3.3.4. Les modalités de transport

a) du point de vue contenance :

Le matériel roulant est subdivisé en 4 catégories de véhicules :

Véhicule de catégorie 1

= voiture automobile à personnes (type minibus) comportant 9 places assises (chauffeur compris), avec possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes normales ou de 3 chaises roulantes électriques ;

Véhicule de catégorie 2

= autobus jusqu'à 17 places assises (chauffeur compris), avec possibilité d'intégrer et de fixer 4 chaises roulantes normales ou 3 chaises roulantes électriques ;

Véhicule de catégorie 3

= autobus jusqu'à 30 places assises (chauffeur compris), avec possibilité d'intégrer et de fixer 5 chaises roulantes ;

Véhicule de catégorie 4

= autobus comportant un nombre supérieur à 30 places assises, avec possibilité d'intégrer et de fixer 12 chaises roulantes.

b) du point de vue facilité d'accès aux minibus ou autobus et les équipements de sécurité :

Le matériel roulant doit avoir obligatoirement les équipements suivants :

par une large portière,

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

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

3.3.5. 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.

3.3.6. 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.

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

La surveillance dans les véhicules n'est pas du domaine du personnel de conduite (chauffeurs) 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 de leurs données (nom, prénom, adresse du domicile, adresse du centre spécialisé fréquenté, numéros de téléphone...).

Ces fiches d'identité sont délivrées par les centres concernés.

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

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département des Transports se porte garant de l'organisation des transports suivants :

- transports vers les centres d'éducation différenciée (C.E.D.) et les centres de propédeutique professionnelle (C.P.P.) (les différentes écoles desservies sont les suivantes: Clervaux, Warken, Echternach, Roodt/Syre, Walferdange, Luxembourg, Roeser, Rumelange, Esch/Alzette, Differdange, Institut pour enfants autistiques et psychotiques à Leudelange, Centre d'intégration scolaire à Cessange, Centre d'observation à Olm, Institut pour déficients visuels à Bertrange...);
- transports vers les centres de logopédie (Luxembourg - Val St André, Troisvierges, Hosingen et Grevenmacher);
- transports vers l'Institut pour infirmes moteurs cérébraux (IMC à Luxembourg - Val St André);

- transports dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire), à la demande du Ministère de l'Éducation nationale ;
- transports vers une multitude de lycées et vers d'autres écoles secondaires ou professionnelles au Grand-Duché dans l'intérêt des élèves avec un handicap physique permanent ou temporaire (égalité des chances) ;
- transports en relation aux très nombreux séjours d'observation (= stages d'observation d'élèves du primaire dans les centres d'éducation différenciée ou dans les centres de logopédie) sur avis de la C.M.P.P. (Commission médico-psycho-pédagogique) ;
- transports de personnes handicapées vers les différents ateliers protégés (Centres A.P.E.M.H. (Association des parents d'enfants mentalement handicapés) à Bettange/Mess, au Nossbiert à Esch/Alzette, à Hosingen et à Clervaux ; Ligue HMC (personnes mentalement ou cérébralement handicapées) à Capellen ; Fondation Kräizbiert à Dudelange ; Institut St Joseph à Betzdorf ; Foyer Ste Elisabeth à Remich ; « Éisleker Heem - Lëlljer Gaart » à Lullange ; Buanderie « Éilerenger Wäschbuer » à Ehlerange ; Ateliers protégés « Op der Schock » à Redange/Attert et à Noerdange ; Foyer Pietert à Grevenmacher ; Foyers du Tricentenaire à Bissen, Walferdange et Heisdorf ; Coopérations - Centre Gruberbiert à Wiltz...) ;
- transports permettant l'insertion et la réinsertion des handicapés physiques dans la vie professionnelle (sur leur lieu de travail), 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 plusieurs dizaines de travailleurs handicapés dans les services de l'État) ;
- transports vers les ateliers thérapeutiques professionnels et de formation des adultes pour déficients visuels et pour mal-voyants de grande dépendance (« Blannenheem » à Berschbach/Mersch ; Institut pour déficients visuels à Bertrange) ;
- transports spécifiques des centres sociaux éducatifs de l'État (CSEE) en faveur de jeunes en mal d'insertion ou de réinsertion sociale (CSEE à Dreibern et à Schrassig, « Pärdsatelier - Liewenshaff » à Merscheid/Heiderscheid) ;
- transports de personnes présentant de l'autisme de grande dépendance (centres pour personnes autistes à Beckerich et à Munshausen) ;
- transports en relation à la pédopsychiatrie (enfants en très bas âge) (siège du centre de jour: annexe du Centre Hospitalier à Luxembourg) ;
- transports des Maisons d'Enfants de l'État (Centre thérapeutique de la Fondation « Kannerschlass - La Passerelle » à Soleuvre, « Kannerhaus Jean » à Berg/Betzdorf, « Kannerhaus An der Léih » à Dudelange) ;
- transports effectués dans le cadre de programmes de thérapie et de rééducation fonctionnelle et physique ;
- transports de personnes (cas graves) dépendant de la Fondation Alzheimer (divers foyers: Dahl, Dommeldange, Bonnevoie, Rumelange et Esch/Alzette) ;
- transports de la Ligue luxembourgeoise de Sclérose en Plaques (MS Day Center « Um Bill » à Boevange/Attert) ;
- transports de personnes (cas graves) atteintes de la maladie de Parkinson ;

- transports de personnes (cas graves) vers le Rehacenter 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 (courses spéciales occasionnelles) à des fins éducatives, culturelles, sportives et récréatives au Grand-Duché et vers l'étranger, à la demande de Madame la Ministre de l'Éducation nationale et pour des raisons de sécurité ;
- transports occasionnels à des fins scolaires et périscolaires dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés, sur demande expresse des centres concernés ;
- Cette énumération confirme l'ampleur des multiples interventions du Ministère du Développement durable et des Infrastructures pour le compte d'autres ministères comme par exemple le Ministère de l'Éducation nationale et de la Formation professionnelle, le Ministère de la Famille, le Ministère du Travail et le Ministère de la Santé.

3.3.9. Les données statistiques

Extension progressive des lignes

| Année | Nombre de courses journalières (courses régulières) |
|-------------|---|
| 1991 – 1992 | 66 (avant la réorganisation) |
| 1992 – 1993 | 88 (1 ^{ère} phase de la réorganisation) |
| 1993 – 1994 | 98 |
| 1994 – 1995 | 122 |
| 1995 – 1996 | 130 |
| 1996 – 1997 | 148 |
| 1997 – 1998 | 161 |
| 1998 – 1999 | 191 |
| 1999 – 2000 | 202 |
| 2000 – 2001 | 211 |
| 2001 – 2002 | 237 |
| 2002 – 2003 | 268 |
| 2003 – 2004 | 292 |
| 2004 – 2005 | 307 |
| 2005 – 2006 | 321 |
| 2006 – 2007 | 387 |
| 2007 – 2008 | 516 |
| 2008 – 2009 | 545 |
| 2009 – 2010 | 538 |
| 2010 – 2011 | 577 |

- dont diverses courses ne fonctionnent qu'une ou deux fois par semaine.

Moyens de transport utilisés

| | 2008-2009 | 2009-2010 | 2010-2011 | % en 2010-11 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Minibus (9 places) | 446 | 466 | 502 | 87,00 % |
| Bus (17 places) | 61 | 46 | 47 | 8,15 % |
| Bus (30 places) | 19 | 11 | 19 | 3,29 % |
| Bus (> 30 places) | 19 | 15 | 9 | 1,56 % |
| Total | 545 | 538 | 577 | |

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 <u>définitifs</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>intégral</u> des trajets arrêtés en début d'année scolaire | +/- 300 unités par an |
| d) | Changements d'adresse <u>temporaires</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>partiel</u> 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: 33'372'446 €
2011: 34'000'000 € (provisoire)

Kilométrage journalier parcouru en 2010-2011 (courses régulières) :

+/- 75'000 km

3.4. 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.

Le service a été créé en mai 2008. Il fonctionne 7/7 jours. Les bénéficiaires du transport Novabus doivent faire preuve de leur invalidité en présentant leur carte d'invalidité de type B ou C établie par le Ministère de l'Intérieur, et peuvent commander eux-mêmes leur transport auprès d'un des exploitants. Le prix du billet à payer par le client est de 5.- € pour un trajet simple et de 8.- € pour un aller-retour.

Ce service, subventionné par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, promeut ainsi l'intégration des personnes à mobilité réduite permanente 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. Il s'agit d'un service national qui fonctionne à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg.

Les véhicules utilisés sont des minibus (offrant 9 places assises au maximum) qui sont équipés d'une rampe pour faciliter l'accès par les personnes se déplaçant en chaise roulante. 22 entreprises de transport, réparties sur le territoire du Grand-Duché, exploitent des services Novabus, sur base de contrats de services publics conclus avec le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Il s'agit des entreprises :

Altmann Autocars, 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 Autocars, Voyages Schandeler Demy Cars, Autocars Siedler-Thill, Voyages Simon, Autocars Stephany, Voyages Unsen, Voyages Vandivinit, Voyages Wagener, Voyages Emile Weber, Autocars Erny Wewer.

Le coût des transports est pris en charge par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Pour l'exercice 2011 le coût se chiffrait à 5.649.139,68 € ; le nombre de clients transportés fut de 40.383 personnes.

Le crédit budgétaire initialement voté de 3.400.000.-€ a donc largement été dépassé et des augmentations de crédit se sont imposées.

3.5. Communauté des Transports (CDT)

3.5.1. 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
- Les plans de mobilité pour entreprises
- La coopération entre opérateurs dans la Grande Région
- Assistance des dossiers nationaux en matière de mobilité

3.5.1.1. Les concepts de mobilité

Durant l'année 2011, 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 (Bertrange, Hesperange, Leudelage, Luxembourg et Strassen) du DICl (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 DICl. Le Verkéiersverbond participe aussi à la conception d'un réseau de mobilité douce dans la région et aide les communes à développer un modèle de transport en commun.

Concernant la convention de la région des communes avoisinantes de l'aéroport (Airregioun), le Verkéiersverbond a assisté à l'élaboration d'un état de lieux détaillé des infrastructures et offres du transport public et des infrastructures pour la mobilité douce.

En 2011, les études sur le concept de mobilité de la vallée de l'Alzette (Convention entre les communes Lintgen, Lorentzweiler, Mersch, Steinsel et Walferdange) ont été approfondies en collaboration avec le Verkéiersverbond. Des simulations de trafic dévoilant l'impact des mesures infrastructurelles et fonctionnelles prévues dans cette région sont prêtes à être interprétées par le bureau d'études.

3.5.1.2. 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 visant à 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 dans le cadre du programme INTERREG IV.

La maîtrise des flux de navetteurs constitue le plus grand défi en matière de transports en commun. La Grande Région compte 200.000 frontaliers et constitue ainsi le plus grand marché du travail transfrontalier à l'intérieur de l'Union Européenne. Le Grand Duché y prend la part la plus importante avec 150.000 frontaliers par jour en 2010 (72 pourcent de plus qu'en 2000).

L'amélioration des transports en commun est de ce fait un sujet constamment à l'ordre du jour. Les premiers fruits de ces efforts sont perceptibles. Par exemple, une étude récente du CEPS a constaté une augmentation de la part modale à 16% du transport en commun entre la France et le Luxembourg.

Mais, avec plus de trajets en transport en commun, les besoins d'une information sur les tarifs et l'horaire « sans frontières » deviennent de plus en plus importants. Le client est face à une offre diffuse en matière de transport en commun transfrontalier. Il est difficile de se faire une vue d'ensemble sur la structure tarifaire. Bien que l'offre transfrontalière soit bonne, il manque souvent la coordination avec les offres nationales et régionales. Ainsi, l'information du client s'avère compliquée et incomplète, puisque les centrales de mobilité nationales sont elles aussi informées de manière incomplète sur les offres existantes.

En dehors de la communication et de l'information aux clients, il existe en outre une nécessité d'agir au niveau de la communication interne. Les différentes structures des transports publics des entités-membres devraient coopérer davantage, afin d'en profiter mutuellement. Les synergies devraient être exploitées de manière plus conséquente.

Nos partenaires pour ce projet sont :

Ministère du Développement durable et des Infrastructures (Luxembourg)

Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar (Saarland)

Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr (Saarland)

Ministerium des Inneren für Sport und Infrastruktur (Rheinland-Pfalz)

Verkehrsverbund Region Trier (Rheinland-Pfalz)

Ministère de l'Ecologie, du développement durable, du transport et du Logement (France-Lorraine)

Conseil régional de Lorraine - Pôle de Mobilité (Lorraine)

Province de Luxembourg - Département du Développement Citoyen (Wallonie)

3.5.1.3. Etude portant sur l'optimisation du réseau RGTR

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 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.

Les résultats de cette étude font partie intégrante de la stratégie globale de la mobilité durable du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Le nouveau concept d'exploitation des lignes de bus propose une série de mesures, permettant une optimisation du réseau des transports publics à court et moyen terme. Cette optimisation a pour but d'améliorer l'accessibilité, de réduire les temps de parcours moyens et de permettre une mise en œuvre plus efficace des ressources existantes.

3.5.1.4. Plan d'action portant sur la mise en œuvre de la convention ONU, relative aux droits des personnes handicapées

Au cours de l'année 2011 et dans le cadre du plan d'action sous rubrique, le Verkéiersverbond a participé activement à 4 workshops comme modérateur du groupe « transport ». Ces workshops étaient organisés en avril, juillet, octobre et novembre par le Ministère de la Famille, afin de donner aux personnes handicapées et à leurs proches, ainsi qu'aux collaborateurs de différentes associations, la possibilité de travailler activement à l'a mise en œuvre de la convention ONU.

Concernant le groupe « transport », le principal constat des personnes concernées est relativement clair : la mobilité individuelle et indépendante de personnes à mobilité réduite est une condition « si ne qua non » pour pouvoir participer à la vie quotidienne de notre société.

L'article 9 et l'article 20 de la convention ONU, relatifs aux droits des personnes handicapées, règlent l'accessibilité et la mobilité. La convention a été mise en vigueur le 26 octobre 2011.

Concrètement, les revendications sont les suivantes :

- Accessibilité vers le transport en commun et ses infrastructures
- Information accessible pour tous aux arrêts et gares
- Changer la réglementation du service « Novabus » afin de limiter les abus
- Optimisation du transport vers les écoles et ateliers de l'éducation différenciée
- Réglementation pour l'aménagement de places de stationnement pour personnes à mobilité réduite.

En conséquence, le Verkéiersverbond ainsi que la Mobilitétszentral dans leur rôle de vecteur de communication se chargeront des problèmes de l'information librement accessible dans le transport en commun.

Concernant les revendications touchant l'accessibilité des arrêts et gares, le Verkéiersverbond, ensemble avec les acteurs compétents, mettra en route une démarche pour le respect de la convention sous rubrique.

3.5.1.5. Modification de la loi et du Règlement grand-ducal portant création d'un réseau national de pistes cyclables

En avril 2011, le Verkéiersverbond a été chargé de préparer la modification de la loi sur les pistes cyclables nationales.

Le Verkéiersverbond a fait progresser ce dossier ensemble avec le Groupe de travail mobilité douce, groupe de travail présidé par le Verkéiersverbond. La modification de la loi devra correspondre aux critères suivants :

- Définir des connexions à assurer et non pas les itinéraires de PCN
- Créer un milieu favorable au développement du réseau
- Motiver les communes à compléter le réseau de PCN
- Hiérarchiser le réseau sur 3 plans (PCN - liaisons et raccords – PCL)
- Créer un réseau favorable à une utilisation du vélo au quotidien

Début de l'année 2012, les concertations avec les acteurs compétents, à savoir le Département des travaux publics et l'Administration des Ponts & Chaussées, vont être finalisées. Ensemble avec l'exposé des motifs et le commentaire des articles le projet devra être mis en procédure au cours de l'année 2012.

3.5.1.6. Le projet pilote « Vëlobus »

Le projet pilote « Vëlobus » présente deux grands avantages :

- il sert à favoriser le tourisme et soutient la campagne du Ministère du Tourisme, prônant le Grand Duché de Luxembourg comme étant le pays du tourisme à vélo.
- le projet aide à mettre en valeur l'offre de bus à des heures moins fréquentées.

A l'issue de certains efforts, le « Vëlobus » a été introduit dans la « Nordstad ». Dans le cadre de cette initiative, l'embarquement du vélo, à bord de quelques lignes de bus sélectionnées, a été encouragé et les bus respectifs ont été équipés avec le matériel adéquat. La « Nordstad » se prête parfaitement comme région test, puisqu'il existe à côté du raccordement ferroviaire, également deux régions touristiques, desservies par le réseau de bus. Le nouveau matériel roulant des CFL permet déjà maintenant l'embarquement aisé des vélos. Un autre avantage du réseau national des transports en commun luxembourgeois représente l'embarquement gratuit des vélos dans tous les trains et bus (suivant les dispositions).

Pour le lancement du projet, deux lignes ont été choisies, reliant la „Nordstad“ à ses deux régions touristiques avoisinantes, à savoir la ligne RGTR 502 (Ettelbruck – Beaufort), comprenant le „Müllerthal“, ainsi que la ligne RGTR 535 (Ettelbruck – Insborn), menant dans la région du parc naturel de la Haute-Sûre. Les bus ont été munis de « bike rack », respectivement de remorques par la société Voyages Simon. Ainsi, les régions peuvent être explorées sans problème avec le vélo. Afin d'offrir le meilleur confort et service au client, les chauffeurs sont disposés à venir en aide quant à la fixation des vélos.

Surtout pendant les deux premiers mois du projet (mai-juin), la demande a été plus que satisfaisante. A cause du mauvais temps pendant toute la période estivale, la demande s'est montrée stagnante. Néanmoins, l'offre a fait ses preuves dans un premier temps et a été perçue et acceptée immédiatement par les clients, malgré une campagne d'information plutôt limitée. D'autre part, aucune difficulté majeure n'a été décelée au niveau fonctionnel, de sorte qu'on puisse parler d'emblée d'un lancement réussi.

Sur base des premières expériences, on peut noter que l'offre s'adresse surtout aux cyclistes de randonnée, cyclistes du weekend et aux familles et a été adoptée par ces clients cibles. Les cyclistes amateurs profitent cependant moins de ce projet et ne seront dès lors pas considérés à l'avenir comme groupe cible.

A côté du « Verkéiersverbond » et du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, le projet a été soutenu par l'entreprise Voyages Simon, l'ONT (Office Nationale du Tourisme), ainsi que par l'ORT (Office régional du Tourisme) Ardennes luxembourgeoises et Müllerthal - Petite Suisse Luxembourgeoise.

3.5.1.7. Brochure Müllertaltrail

Dans la même logique de donner un appui au tourisme régional, tout en mettant en valeur l'offre de bus à des heures moins fréquentées, le Verkéiersverbond a assisté pendant l'année 2011 à l'élaboration d'une brochure, informant les touristes sur le réseau bus à proximité du « Müllertaltrail ». Avec cette campagne d'information, menée par l'ORT Müllerthal, les touristes et amis de la marche ont été renseignés sur les possibilités de combiner la marche à pied avec l'offre de transport en commun pour rejoindre un point de départ.

3.5.1.8. Les groupes de travail

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

- Couloir bus
- Mobilité Douce
- Mobilité Réduite
- Sécurité dans les Transports Publics
- Commission tarifaire
- CESGR
- Tourisme – Mobilité
- SMOT Belgique
- SMOT Saarland - Rheinland-Pfalz
- EU-Spirit
- ETSA-PT, e-Ticketing Schemes Association in Public Transport
- Communication
- Electromobilité

Depuis mars 2011, le Verkéiersverbond participe aussi de manière active à un groupe de travail portant sur l'introduction de cages à vélo aux gares et arrêts des CFL. Sous la compétence des CFL et en collaboration avec le LVI, des projets pour environ 20 arrêts et gares ont été élaborés au cours de l'année. Le Verkéiersverbond espère que les premiers résultats concrets pourront être présentés au cours de l'année 2012.

Dans le cadre du groupe de travail international E-Scheme, le Verkéiersverbond a organisé en novembre 2011 un workshop de deux jours à Luxembourg.

3.5.1.9. Dossiers stratégiques

Dans son rôle de conseiller direct du Ministre du Développement durable et des Infrastructures, le Verkéiersverbond a également participé à l'élaboration des dossiers stratégiques suivants :

- Stratégie globale de la mobilité durable
- Plan directeur sectoriel Transport
- Regionales P&R-Konzept
- Enquête de mobilité national
- Estimation de données structurelles pour l'horizon 2020 à l'échelle nationale

3.5.2. La promotion de nouvelles technologies

Afin de donner suite au quatrième et au cinquième point de la motion adoptée par la Chambre des Députés en date du 23 mai 2007, le Verkéiersverbond a assuré l'élaboration d'un cahier des charges en vue d'une soumission publique (Une deuxième motion en relation avec le projet e-go a été adoptée par la Chambre des Députés en date du 14 décembre 2010. Parmi d'autres points, cette motion invite le Gouvernement à garantir désormais [...], *la conclusion d'un marché public* par la Communauté des Transports *conformément à la législation afférente.*) pour les activités en relation avec la gestion et l'exploitation du système « e-go » à partir de mars 2009. Fin 2009, l'envergure des préparations pour une soumission publique a été adaptée afin de tenir compte de l'interopérabilité du système avec les systèmes de billetterie électronique des entités organisatrices de la Grande Région, de l'intégration du système e-go avec des systèmes télématiques existants et futurs (comme par exemple le projet ITCS des AVL), ainsi que la mise en œuvre de standards de sécurité récents du domaine de la billetterie électronique.

Lors de l'analyse du prédit système, le Verkéiersverbond a constaté qu'il faut tenir compte du fait que la billetterie électronique ne constitue qu'un des domaines, ou champs d'action, que la télématique couvre de nos jours et surtout lorsqu'on considère un horizon 2015 à 2020. En effet, la télématique dans les transports publics adresse désormais 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 et les processus transversaux de gestion de qualité. Etant donné qu'il existe des dépendances entre ces champs d'action et que la séquence de réalisation des projets donne lieu à une planification soignée afin de garantir au mieux un taux d'intégration et d'efficacité élevé, le Verkéiersverbond a mené durant l'année 2009 une réflexion approfondie concernant une analyse, respectivement l'élaboration d'un concept télématique moderne pour les transports publics. C'est là-dessus qu'en février 2010, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a demandé au Verkéiersverbond de suspendre la procédure de soumission publique d'e-go et de procéder à l'élaboration d'un schéma directeur pour la mise en œuvre de la télématique dans les transports publics.

Lors de sa séance du 6 avril 2011, le Conseil d'administration du Verkéiersverbond a approuvé le schéma directeur pour la télématique dans les transports publics.

En date du 22 avril 2011, le Conseil de Gouvernement a approuvé les projets découlant des recommandations du schéma directeur, y compris le phasage de leur mise en œuvre et la budgétisation pluriannuelle afférente sous réserve de la clarification au niveau parlementaire,

voire de la finalisation des négociations budgétaires. Par ailleurs, le Verkéiersverbond a été retenu pour mettre en œuvre les recommandations du pré-dit schéma directeur.

Parmi les principales recommandations issues du schéma directeur pour la télématique dans les transports publics, deux projets sont étroitement liés :

- la réalisation d'un système d'aide à la gestion de l'exploitation pour les bus RGTR (TICE et CFL-Bus inclus),
- la modernisation du système de billettique électronique e-go.

Un *projet global télématique* pour les transports publics, dont la réalisation s'étend sur les années 2011 – 2017, a été défini. Ce projet global regroupe :

- le projet de réalisation d'un système d'aide à l'exploitation pour les bus RGTR,
- le projet de la modernisation de la billettique électronique et
- la mise en place d'afficheurs dynamiques (FIA).

Le Verkéiersverbond a été mandaté d'organiser des groupes de travail, afin de collecter toutes les informations nécessaires à la préparation du projet global télématique.

Selon les recommandations du rapport spécial de la Cour des comptes concernant le projet e-go, un chef de projet fonctionnel a été désigné. Le Verkéiersverbond agit en tant que maître d'œuvre et fournit un chef de projet technique. Le Verkéiersverbond prendra soin de préparer soigneusement et d'organiser les procédures de soumission conformément à la législation sur les marchés publics. Le Verkéiersverbond se fait assister par un bureau d'experts consultants en la matière tout au long des différentes phases des projets.

Au-delà, les mécanismes nécessaires à la gestion du but, de la durée et du budget des projets ont été mis en place.

Ce comité de pilotage supervise l'état d'avancement des projets et prend des décisions stratégiques. De plus, des commissions et des groupes de travail thématiques ont été créés dans le but de se concerter et de fournir des recommandations au comité de pilotage.

Le comité de pilotage assurant la gouvernance du projet global de télématique dans les transports publics s'est réuni trois fois en 2011 :

- le 6 octobre 2011
- le 28 octobre 2011,
- le 23 novembre 2011.

Les commissions et groupes de travail se sont réunis deux fois en 2011 :

- le 17 novembre 2011,
- le 7 décembre 2011.

3.5.3. 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 en 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 2011.

3.5.3.1. 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. L'année 2011 est marquée par deux pas importants en matière d'accessibilité et de développement de l'horaire intégré.

En date du 13 mai 2011, le Verkéiersverbond a lancé l'application mobile de l'horaire intégré, répondant ainsi à une demande de plus en plus accrue d'une accessibilité instantanée aux informations sur les transports en commun. Dans une première phase uniquement accessibles aux applications I-phone, I-pad et Android, l'offre a été étendue aux applications BlackBerry et Symbian en septembre 2011. Cette application s'est rapidement imposée parmi les utilisateurs de smartphones. Au 31 décembre 2011, plus de 33.000 téléchargements de l'application ont pu être enregistrés.

En septembre 2011, l'horaire intégré a été actualisé en améliorant et modernisant de manière considérable les fonctionnalités de recherche. Parallèlement une refonte du site mobiliteit.lu a été réalisée.

3.5.3.2. 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 2011, en distinguant entre le contact direct via le guichet et les requêtes par téléphone ou par courrier électronique. Tandis que la croissance est moins soutenue qu'en 2010, on peut toujours constater une nette tendance à la hausse des contacts par téléphone et par e-mail.

Statistiques des contacts à la centrale de mobilité 2009-2011 :

| | 2009 | 2010 | 2011 | Variation 2011/2010 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------------------|
| Contacts Guichet | 343 925 | 359 021 | 363 709 | 1% |
| Contacts par téléphone | 42 453 | 52 408 | 55 707 | 6% |
| Contacts par e-mail | 746 | 1 024 | 1 106 | 8% |
| Total contacts | 387 124 | 412 453 | 420 522 | 2% |

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 2011.

Statistiques des opérations de vente de la centrale de mobilité 2009-2011 :

| | 2009 | 2010 | 2011 | Variation 2011/2010 |
|---|---------|---------|---------|------------------------|
| Centrale de mobilité gare Luxembourg | 173 217 | 203 856 | 226 087 | 11% |
| Centrale de mobilité gare Belval-Université | 0 | 431 | 2 100 | 387% |
| Automates de vente | 0 | 13 891 | 22 514 | 62% |
| Total opérations de vente | 173 217 | 218 178 | 250 701 | 15% |

3.5.3.3. Partenariats et conventions

Le Verkéiersverbond entretient des conventions avec plusieurs partenaires. Ces conventions concernent 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 du Luxembourg.

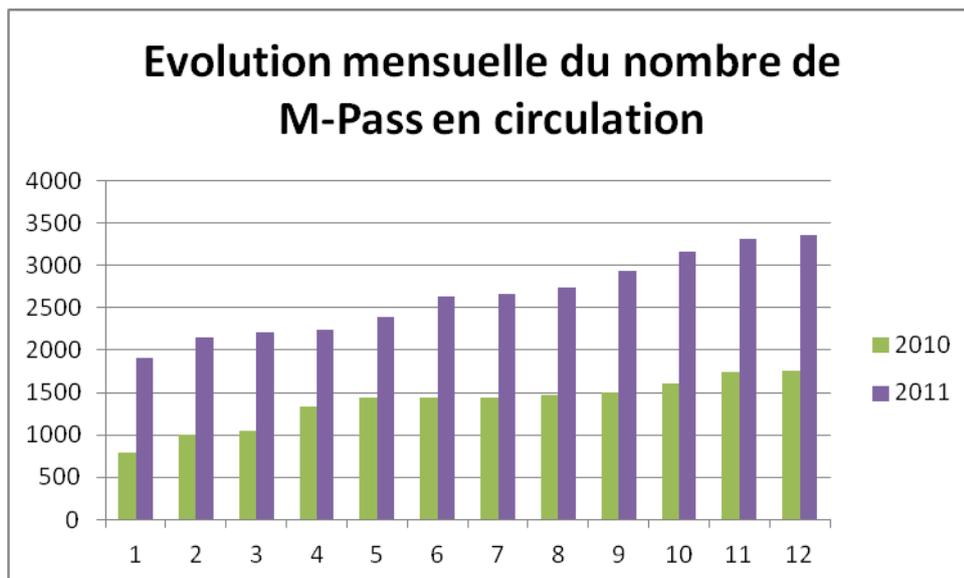
Transit

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 2011, 1228 (+28%) affiches publicitaires ont ainsi été apposées, issues d'un total de 166 (+28%) vagues de campagnes pour 134 (+30%) clients différents. Le nombre de bus mis à disposition par les différents acteurs a connu une légère augmentation pour atteindre le nombre de 420 (+7%) en 2011.

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 2011, le Verkéiersverbond a souscrit 39 nouvelles conventions M-Pass, concernant en tout 1.626 personnes. Ainsi, fin 2011, 3.354 M-Pass étaient en circulation, répartis sur 90 entreprises. Il est à remarquer que sans exception, tous les partenaires qui ont signé leur première convention en 2009 et 2010 ont reconduit leur contrat en 2011. Le 5.000^e M-Pass depuis sa création a été remis lors d'une réception à l'occasion de la semaine de la mobilité en septembre 2011.



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 matière 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. En 2011, la convention a été renouvelée en procédant à certaines adaptations. Notons qu'en 2011, les CFL ont compté 11.155 personnes ayant utilisé le train lors de 17 grands concerts à la Rockhal, soit une moyenne de 656 personnes par concert.

Université de Luxembourg

A partir du premier semestre 2008, tous les étudiants inscrits à l'Université du Luxembourg ont eu 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 (Mobilitétszentral) 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'élevait à 4.391 étudiants. Pour 2011 l'intérêt est toujours croissant et il est estimé que 5.019 étudiants ont profité de l'offre, soit une croissance de 14,3%.

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 2011 ont été le « Walfer Vollekslaf » et le « Escher Kulturlaf », tous les deux ayant eu lieu en septembre. D'autre part, afin d'améliorer sa visibilité dans le nord du pays, le Verkéiersverbond s'est engagé dans un sponsoring du BBC Etzella Ettelbruck pour les saisons 2011/2012 et 2012/2013.

Le festival de Wiltz et le concert Rock-A-Field à Roeser ont été les principales manifestations culturelles soutenues par le Verkéiersverbond en 2011.

3.5.3.4. Coopération avec l'ONT

Afin d'améliorer encore le service au client, le Verkéiersverbond a en collaboration avec l'ONT, décidé d'offrir des informations de base en matière de tourisme à Luxembourg. Cette coopération s'est réalisée moyennant le placement dans la centrale de mobilité à la gare de Luxembourg, d'un grand présentoir de distribution de matériel d'information de l'ONT. D'autre part, les conseillers en mobilité ont suivi une formation de base en matière de tourisme, organisée par l'ONT. En effet, la centrale de mobilité est souvent le premier contact des touristes arrivant en train à la gare de Luxembourg. Il était dès lors évident de se donner les moyens pour fournir à cette clientèle une information de base, ainsi que du matériel d'information sur le pays. Toutefois, l'objectif n'est pas de faire figure d'office de tourisme, mais d'être en mesure de fournir un premier renseignement.

3.5.4. La communication

3.5.4.1. Une campagne de lancement

L'axe central de la communication était constitué d'une campagne de lancement de la nouvelle application mobile au printemps 2011.

Avec le slogan « Embarquez pour la mobilité », la campagne s'est déclinée par des annonces dans la presse nationale et par un spot radio. En ciblant les « heavy users » d'applications mobiles, il a été opté pour une présence sur différents sites internet luxembourgeois, ainsi que sur l'application mobile de RTL. D'autre part, un spot animé de 10 secondes a été diffusé sur les écrans dans les endroits branchés de la capitale, à savoir dans le complexe de cinéma Utopolis et les Rives de Clausen. Enfin dans le cadre du programme Transit, l'affiche a été diffusée en format « full back » sur 5 bus durant 3 mois.

3.5.4.2. Une campagne commune avec l'ONT et les CFL

Le Verkéiersverbond, les CFL et l'ONT se sont associés pour promouvoir la visite de sites touristiques ou de manifestations importantes en utilisant les transports en commun comme moyen de déplacement. L'objectif était de promouvoir aussi l'utilisation des transports en commun dans les périodes de loisir.

La campagne, avec le slogan « Visitez le Luxembourg avec chauffeur », qui en résultait, était d'abord diffusée sur des bus CFL et RGTR, ainsi que sur une locomotive des CFL. Puis, plusieurs événements importants, dont notamment le Gala Tour de France, la Fouer et Nei Ettelbréck ont été choisis pour une promotion dans la presse.

3.5.4.3. Sponsoring de l'émission Ecolopoly

La docu-réalité lancée en mai 2011 sur RTL Télé Lëtzebuerg avait demandé à quatre candidats représentatifs de la société d'aujourd'hui d'adopter pendant tout un mois un mode de vie 100% éthique, 100% en adéquation avec la nature.

Alimentation, transport, vêtements, consommation d'énergie, habitudes au travail : tous leurs comportements ont été passés à la loupe.

Vu que cette émission avait pour vocation de promouvoir un comportement durable, le Verkiersverband a saisi l'occasion de s'y associer en tant que sponsor.

3.5.4.4. Divers

Le spot « les voitures de demain sont déjà là aujourd'hui », a été diffusé sur RTL Télé Lëtzebuerg de manière ciblée lors des retransmissions des étapes du tour de Suisse et du Tour de France, qui bénéficient généralement d'une forte audience.

L'action Vëlobus, lancée en été, a été promue moyennant un dépliant distribué dans des endroits stratégiques.

3.5.4.5. 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 :

- Lycée technique Esch-Lalléng (11 mars)
- Schoulfoire Housen (12 mars)
- Journée mobilité RBC Dexia (15 et 17 mars)
- Journée des parents Uelzecht Lycée Dommeldange (17 mars)
- Festival du vélo Differdange (3 avril)
- Porte ouverte Uelzecht Lycée Dommeldange (7 mai)
- Fête du vélo Luxembourg (7 mai)
- Foire de Printemps (14 au 22 mai)
- Tour de Luxembourg arrivée Roost (4 juin)
- Lernfest Lycée classique Echternach (5 juin)
- Rock-A-Field à Roeser (26 juin)
- Foyer Senior « Club Haus beim Kiosk» Schiffflange (11 juillet)
- Foire écologique (16 au 18 septembre)
- Interinstitutional newcomers Fair, Commission Européenne, Hotel Sofitel (20 septembre)
- Walfer Vollekslaf (2 octobre)

3.5.4.6. La semaine européenne de la mobilité

Tous les ans, du 16 au 22 septembre, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, le Syvicol et le Verkéiersverbond organisent pour le Grand-Duché de Luxembourg la Semaine européenne de la mobilité, qui en 2011 avait comme slogan « Mobilité alternative ». Créée par la Commission européenne, cette semaine a pour but de sensibiliser le grand public à l'utilisation de modes de déplacement favorisant les transports publics, le vélo et la marche.

La semaine vise également à encourager les collectivités à promouvoir ces modes de transports ainsi qu'à investir dans de nouvelles infrastructures si nécessaires. A terme, l'ambition affichée est la réduction des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports, des pollutions et des nuisances.

Lors de cette édition, 42 communes luxembourgeoises ont participé et le Verkéiersverbond a organisé les actions suivantes :

Fête d'ouverture

L'édition 2011 était marquée par le premier anniversaire de l'ouverture de la gare de Belval/Université. Dans ce contexte, le Verkéiersverbond, en coopération avec les CFL, avait invité les acteurs des transports en commun et le grand public à un concert en gare de Belval/Université, le vendredi 16 septembre 2011. A l'affiche de cet événement ont été les groupes luxembourgeois « Zero Point 5 » et « 4S ».

Vélostour 'Découverte des infrastructures cyclables'

Le concept vélo de la Ville de Luxembourg comprend la mise en place de diverses infrastructures pour cyclistes. Le Verkéiersverbond avait invité le personnel communal concerné, ainsi que des experts en la matière pour une randonnée découverte des pistes cyclables de la Ville de Luxembourg.

Monsieur Laurent Ley du Service de la Circulation de la Ville de Luxembourg a fourni pendant le tour des explications techniques et pratiques relatives aux infrastructures des pistes cyclables et à la signalétique.

Conférence « Cycling in Cities – Everyday Cycling is Citylife » animée par Monsieur Lars Gemzøe du cabinet Gehl Architects sur la thématique de la bicyclette dans les villes

Co-fondé par Jan Gehl, le cabinet Gehl Architects basé à Copenhague est reconnu internationalement pour son important rôle dans le développement de stratégies d'aménagement de rues conviviales dans une panoplie de villes à travers le monde. Gehl Architects - Urban Quality Consultants se consacre à la simplification de la vie publique dans les espaces publics, repoussant souvent les limites de l'utilisation courante du domaine public. Ils sont à l'origine de plusieurs projets d'infrastructure qui font en sorte que le vélo est désormais le mode de transport numéro 1 dans la capitale danoise.

Lors de cette conférence publique, qui a eu lieu à l'Abbaye de Neumünster, Lars Gemzøe a relevé entre autres plusieurs exemples de différents pays et a développé notamment à l'aide d'exemples concrets comment le vélo peut constituer un moyen de déplacement quotidien dans la ville.

Présentation à la presse du site www.mobiliteit.lu revisité

Remise officielle du 5.000^e M-Pass

Concours « toujours gagnant avec les transports en commun ».

Chaque année, la journée de clôture de la semaine de la mobilité est dédiée aux utilisateurs des transports en commun. Lors de cette journée de remerciement il s'agit, moyennant une action symbolique, de remercier les utilisateurs des transports en commun pour leur choix.

Cette année, le Verkéiersverbond avait organisé en coopération avec la FLEAA (Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars) et les CFL un grand concours, sous le slogan « toujours gagnant avec les transports en commun », doté de lots pour une valeur totale de 10.000 €.

Lors de la journée de remerciement, le 22 septembre, des bulletins de participation ont été distribués aux utilisateurs des transports en commun dans les bus du réseau RGTR, ainsi que dans les gares de Luxembourg, Esch et Ettelbruck et au Centre Hamilius au centre-ville. Dans la gare de Luxembourg, la distribution a été prise en charge par l'asbl « Stëmm vun der Strooss ». L'action a été très bien accueillie par le public et durant toute la journée, 100.000 bulletins ont pu être distribués.

Par un tirage immédiat, sous forme d'un billet à gratter, plusieurs milliers de cafés, de croissants, de bouteilles d'eau Viva ou de gadgets de la Mobilitészentral ont été mis en jeu. Les gagnants ont pu immédiatement retirer leur gain dans toute boulangerie FISCHER ou BAKES.

En dehors de ces lots de consolation, les participants pouvaient gagner un Citytrip en autocar, hébergement inclus, offert par la FLEAA, un weekend à Paris en TGV, hébergement inclus, offert par les CFL, ainsi que 30 abonnements mensuels réseau offerts par le Verkéiersverbond.

Constitution et 1^{ère} réunion du comité des usagers

Le comité des usagers des transports en commun a l'objet de servir de plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

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

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

Suite au Règlement grand-ducal du 4 juin 2011 portant modification du règlement grand-ducal déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers des transports publics, un appel de candidatures a été lancé via la presse nationale en juillet 2011.

La détermination des membres du comité des usagers a été effectuée par tirage au sort le 3 août 2011, en présence de Monsieur Guy Engel, huissier à Luxembourg. Sur 143 candidatures reçues, 12 membres effectifs et 12 membres suppléants ont été tirés au sort en tenant compte des critères sociodémographiques suivants, ceci afin de garantir la représentativité du comité :

- sexe
- répartition géographique
- catégorie d'âge
- actif / non-actif

Il a été veillé en plus, qu'au moins une personne non-résidente et une personne détentrice d'une carte d'invalidité fasse partie du comité.

Lors de sa première réunion en date du 29 septembre 2011, le comité des usagers s'est constitué. Une deuxième réunion a eu lieu le 17 novembre 2011, lors de laquelle il y a eu notamment l'élection du porte-parole du comité des usagers.

3.5.4.7. Action 'Mam Vélo op d'Schaff' du 15 mai au 31 juillet 2011

Le bilan de l'édition 2011 est encourageant: 252 équipes, totalisant 736 participants se sont rendus du 15 mai au 31 juillet à vélo sur leur lieu de travail. 25.824 trajets domicile-travail-domicile, soit un total de 178.157 km a été effectué en vélo. Plus de 31 tonnes de CO2 ont ainsi pu être économisées.

Il y a encore quelques années, ils étaient une poignée à se déplacer en vélo pour se rendre à leur lieu de travail. Hiver ou été, pluie ou beau temps on pouvait les apercevoir quotidiennement se faufiler avec leurs deux roues entre les voitures et embouteillages.

Aujourd'hui, ils appartiennent au paysage urbain dans nos villes modernes. La volonté de changement des différents groupes de pression, du Gouvernement et des communes a permis de grands avancements pour les cyclistes. Le développement des infrastructures et les changements socioéconomiques des dernières années ont généré de nouvelles idées et de nouvelles initiatives qu'on ne croyait pas possibles auparavant.

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 pouvait choisir librement son itinéraire et ses horaires. L'objectif consistait à utiliser le vélo durant au moins 15 jours au cours de l'action. Pour n'exclure aucun participant, en particulier ceux qui viennent de loin, une combinaison avec les transports publics était également 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 européenne de la mobilité, au tirage au sort pour gagner l'un des prix attrayants du concours.

4. Transports aériens

4.1. Direction de l'aviation civile (DAC)

4.1.1. Coordination générale

Au cours de l'année 2011, le bureau de la coordination générale a été mis en place suite à une réorganisation interne de la DAC.

Il surveille l'évolution des dossiers en cours, veille au bon déroulement lorsque plusieurs bureaux/départements sont saisis par un dossier, valide les le programme de formation initial et récurrent des départements, vérifie et valide les programmes de formation annuelle et valide les procédures et circulaires ainsi que les fiches de suivi et amendements y relatifs des départements de la DAC.

La première tâche du bureau de la coordination générale consistait dans la mise en place de la procédure DAC-ORG 01 sur l'organisation interne de la DAC et sur les tâches et formations. Cette procédure décrit l'organisation et le nouveau organigramme de la DAC ainsi que la répartition des tâches entre les différents services de la DAC.

Dans l'accomplissement de sa mission de coordination et dans son rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (NCCM), le bureau s'est occupé de la préparation et du suivi permanent lors de la mission ICVM de l'OACI qui s'est tenue du 14 au 18 novembre 2011. Dans le cadre de la phase de préparation la DAC a signé le MOU – *Memorandum of understanding (MOU) between the Grand Duchy of Luxembourg and the International Civil Aviation Organization (ICAO) regarding the universal safety oversight audit programme continuous monitoring approach* - en date du 23 septembre 2011.

Le bureau de la coordination générale a également participé au ICAO-ABIS NSOC Meeting qui s'est tenu du 10 au 11 octobre 2011 à Vienne. Les sujets traités étaient l'élaboration d'une position commune quant à la mise en place de l'EFOD (Electronic Filing Of Differences) et le STUG (Safety Tools User Group) par l'OACI, la contribution d'expériences quant à l'ICAO USOAP/CMA, le MOU de la CMA, le Safety Management Panel, SMS et SSP et les expériences du Luxembourg quant à la phase préparatoire de la mission ICVM.

4.1.2. Le département de la réglementation et des affaires juridiques

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.

Par ailleurs, tout au long de l'année 2011, le département juridique a été fortement sollicité dans les efforts entrepris par le département de la navigation aérienne et l'autorité nationale de surveillance de mettre en œuvre et de suivre de près les dispositions du Ciel unique européen vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne.

4.1.2.1. Mise en œuvre du Ciel unique européen

Les textes communautaires suivants sont entrés en vigueur au courant de l'année 2011 dans le cadre de la réalisation du Ciel unique européen.

- Décision de la Commission du 21 février 2011 fixant les objectifs de performance de l'Union européenne et les seuils d'alerte pour la fourniture de services de navigation aérienne pour les années 2012 à 2014
- Règlement (UE) N° 176/2011 de la Commission du 24 février 2011 concernant les informations à fournir préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel
- Règlement (UE) N° 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement d'exécution (UE) N° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010
- Règlement d'exécution (UE) N° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010

4.1.2.2. La réglementation en relation avec le Bureau des Licences

Le règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs a été publié le 9 août 2011 au Mémorial A et est entré en vigueur le 13 août 2011.

Il a pour objet de fixer le taux et les modalités de perception des taxes dues pour les actes administratifs liés aux licences, qualifications et reconnaissance 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 reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs d'autre part.

L'entité chargée d'effectuer les missions de contrôle et d'inspection pour compte de la Direction de l'Aviation Civile est actuellement la société anonyme « Agence luxembourgeoise pour la Sécurité aérienne » (ALSA).

Les taxes et redevances dues en vertu du règlement grand-ducal précité sont à acquitter auprès de l'ALSA suivant les modalités explicitées sur un formulaire de demande tenu à disposition des requérants par la Direction de l'Aviation Civile.

4.1.2.3. La réglementation en relation avec la sûreté aérienne

Règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant la structure du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) et les modalités d'organisation de sa publicité et de sa diffusion

Le règlement grand-ducal précité a été publié le 15 mars 2011 au Mémorial A et est entré en vigueur le 19 mars 2011.

Il crée 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, le règlement grand-ducal 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, le règlement grand-ducal 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.

Règlement grand-ducal du 2 mai 2011 fixant la structure du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ) et les modalités d'organisation de sa publicité et de sa diffusion

Le présent règlement grand-ducal précité a été publié le 9 mai 2011 au Mémorial A et est entré en vigueur le 13 mai 2011.

Il 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, le 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, le 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 poursuites disciplinaires à ce sujet.

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.

Règlement grand-ducal du 27 février 2011 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 contrôles de sûreté aérienne

Le règlement grand-ducal précité a été publié le 15 mars 2011 au Mémorial A et est entré en vigueur le 19 mars 2011.

Il intervient dans le cadre des activités aéroportuaires liées au maniement du fret et du courrier.

A ce titre, il a abrogé 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 auparavant dans le domaine en question.

Par ailleurs, la législation européenne applicable désormais en la matière 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 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 donc 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.

Règlement grand-ducal du 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables

Le règlement grand-ducal précité a été publié le 7 décembre 2011 au Mémorial A et est entré en vigueur le 11 décembre 2011.

Il intervient dans le cadre des activités aéroportuaires liées aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables et vise à spécifier, définir et à compléter au niveau national les normes de base communes et les mesures détaillées applicables au domaine de la sûreté des aéroports telles que prévues par la réglementation européenne contraignante en la matière.

Le règlement grand-ducal sous rubrique a donc à cet effet abrogé 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.

Au niveau national, le présent règlement grand-ducal a pour principale base habilitante 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 et en particulier le deuxième, le septième et le huitième tirets du paragraphe 3 de l'article 17 de ladite loi qui disposent que la Direction de l'Aviation Civile a pour missions : 1) d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile, et 2) de veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale, et, 3) d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire au sens de la présente loi, la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires ainsi de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport.

Par ailleurs, le premier alinéa de l'article 1er de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare dispose que la Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ainsi que les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.

4.1.3. Le département des relations internationales et des affaires économiques

Au cours de l'année 2011 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.

Au début de l'année 2011 des négociations bilatérales ont eu lieu en Arabie Saoudite et au Vietnam. Avec les autorités saoudiennes un accord aérien a été conclu et les dispositions opérationnelles ont été élargies pour permettre de développer davantage les opérations cargo. Au Vietnam un nouveau mémoire d'entente a également été négocié ce qui permet désormais notamment la desserte directe de la ville de Hanoi.

Les 22 et 23 juin 2011, des représentants du Ministère des Transports russe se sont rendus à Luxembourg pour continuer des négociations sur l'intégration de la clause communautaire dans le texte de l'accord et afin de renégocier les droits de trafic entre les deux parties.

En août 2011 un arrangement a été conclu à Belgrade avec les autorités serbes afin de pouvoir instaurer des transports directs de fret aérien par camionnage en connexion avec des vols cargo. En automne 2011 des négociations bilatérales au Qatar et en Afrique du Sud ont permis d'élargir les opportunités de vols cargo avec ces pays.

La Direction de l'Aviation Civile était également présente à la conférence ICAN 2011 (International Civil Aviation Negotiations), organisée par l'OACI à Mumbai en Inde. Lors de cette conférence, qui se tenait du 17 au 21 octobre 2011, des mémorandums d'entente ont été signés avec la Colombie, le Sierra Leone et le Ghana. Le Luxembourg et le Nigeria ont signé des minutes agréées.

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 2011.

4.1.4. Le département de la certification et de la supervision sécurité

4.1.4.1. Le bureau des autorisations administratives

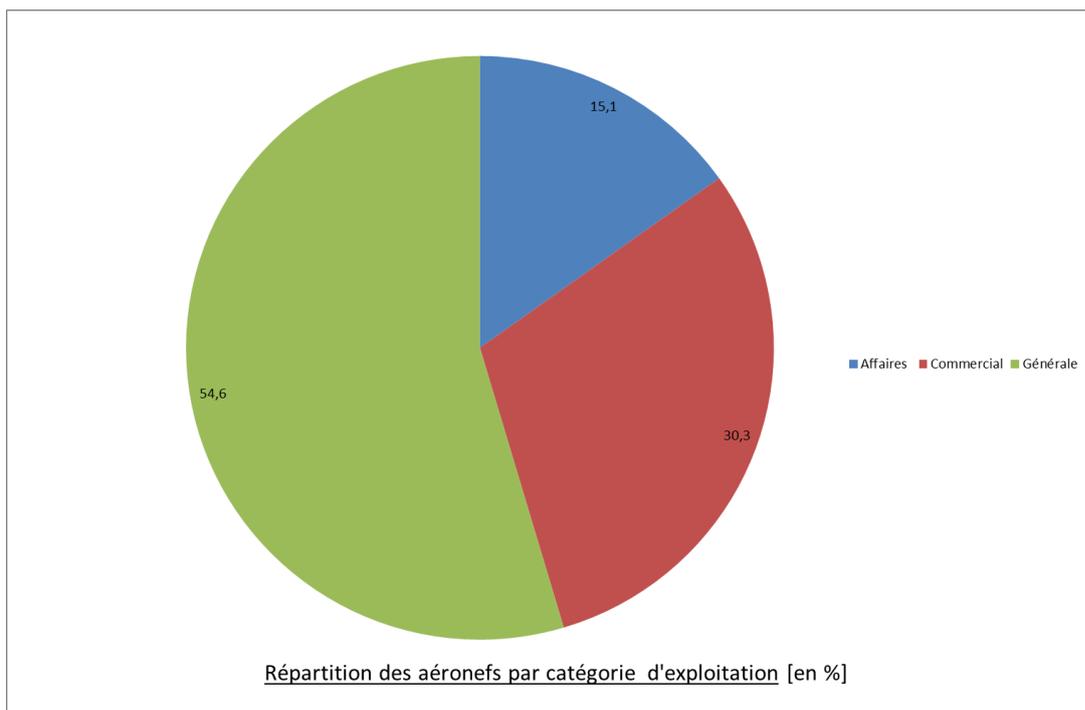
Le service des immatriculations

Relevé des aéronefs :

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 304 aéronefs, donc 14 aéronefs additionnels par rapport à l'année 2010.

Le nombre de dossiers traités en 2011 était de 76, un chiffre croissant par rapport à 2010 (46 opérations d'immatriculation et 30 opérations de radiation).

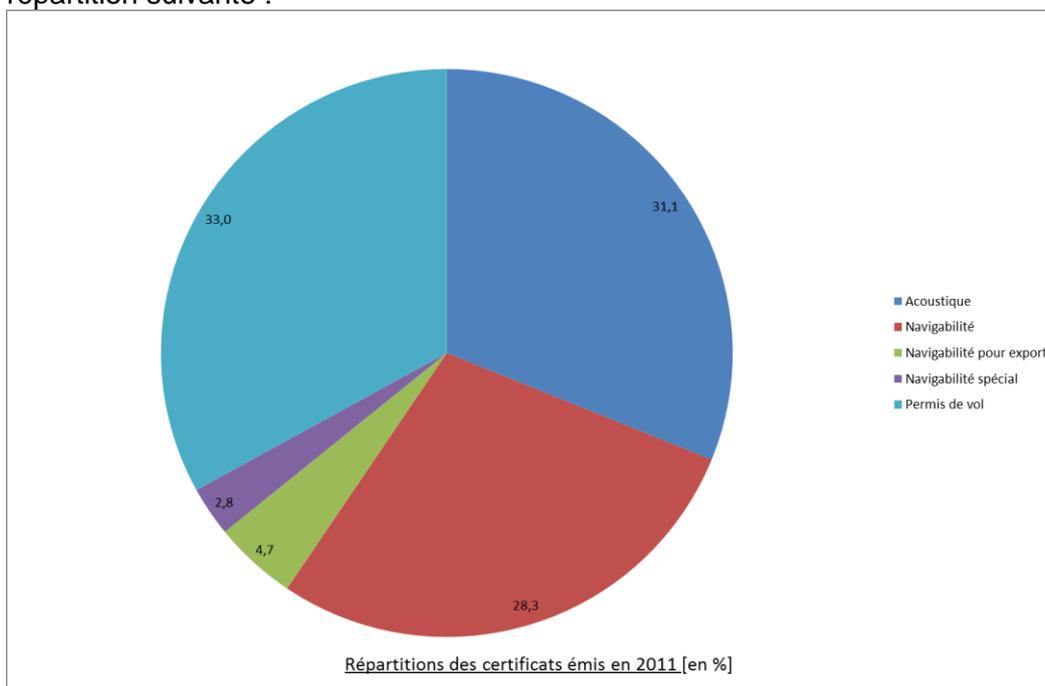
La répartition des nouvelles immatriculations se fait selon le graphique suivant :



Quant à la répartition des différentes catégories d'activité on peut constater que le secteur du transport commercial ainsi que le secteur de l'aviation d'affaires a régressé légèrement par rapport à l'année 2010. Les secteurs de l'aviation générale ont légèrement augmenté par conséquent.

Certificats émis en 2011 :

Au vu de la reprise générale du secteur de l'aviation civile, on peut constater une hausse en matière des certificats individuels. En total 108 dossiers ont été traités en 2011 selon la répartition suivante :



L'émission de certificats acoustiques a progressé légèrement 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.

Travail aérien et manifestations :

En 2011, un total de 75 dossiers concernant diverses demandes d'autorisations ont été évaluées et autorisées (36 Lâchers de ballons, 17 travail aérien, 8 manifestations aériennes, 14 divers.)

Le service des droits de trafic

Opérations commerciales :

Total applications: 524
Opérations: 1280
Opérations cargo charter: 433
Opérations avec passagers: 91
Opérations DGR: 15

Non-commercial Operations :

Survol et atterrissages: 40
Autorisations diverses: 24
AWACS : 20 (4 cancelled, 5 not authorized, 1 not seized, 1 rescheduled)

4.1.4.2. Le service des licences du personnel

Le Bureau des Licences émet des licences, qualifications et validations pour le personnel navigant, les mécaniciens d'avion et les contrôleurs de la circulation aérienne et assure leur gestion conformément aux dispositions légales et réglementaires.

2011 a vu l'introduction des licences des contrôleurs de la circulation aérienne (ATC) au Luxembourg, qui sont émises suivant le Règlement (UE) 805/2011 de la Commission du 10 août 2011. Le Bureau des Licences gère aujourd'hui une cinquantaine de licences ATC et licences d'étudiants ATC.

Le règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs est entré en force en août 2011, et la Circulaire Ministérielle 2011-1 relative à la perception des taxes et redevances a été mise en place. Elle est disponible sur le site internet de la DAC.

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

Le Bureau des Licences assure la gestion des licences et qualifications des pilotes d'aérostat, de planeur et d'ultra-léger motorisé et des parachutistes conformément aux règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités.

Écoles de pilotage – Agréments

Selon les dispositions des règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités toute instruction ne peut être donnée que dans une école agréée. L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à autorisation du Ministre des Transports. Le Bureau des Licences examine les dossiers lui soumis par les écoles de pilotage en vue de leur agrément et sa prolongation annuelle. Actuellement, il y a au Luxembourg deux écoles de pilote de ballon, une école de pilotes d'ultra-léger motorisé, une école de pilote de planeur, et une école de parachutistes.

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

Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne

Le Bureau des Licences assure la gestion des licences et qualifications des pilotes d'avion, tant privés que professionnels, conformément au règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité. Depuis l'obtention de la reconnaissance mutuelle du Luxembourg par les JAA en 2008, de plus en plus de pilotes employés par les compagnies aériennes luxembourgeoises ont opté à transférer leurs licences professionnelles vers le Luxembourg.

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, qui n'est accordée que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement grand-ducal précité.

Deux organismes de formation déclarés dispensant une formation exclusivement à la licence de pilote privé (PPL), situés sur le territoire national, ont été approuvés 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, n'accordé que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement grand-ducal précité.

Un organisme de formation en vol dispensant une formation à la qualification de vol aux instruments (IFR), ainsi qu'aux licences CPL(A) et ATPL(A) situé sur le territoire national a été agréé à cette fin par l'Autorité.

Organisme de formation aux qualifications de type (TRTO)

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

Un organisme de formation en vol dispensant une formation aux qualifications de type situé sur le territoire national a été agréé à cette fin par l'Autorité.

Structure médicale

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

Section de Médecine Aéronautique (SMA)

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

Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (CEMA)

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

Médecins Examineurs (MEA)

Actuellement, 5 médecins examinateurs sont agréés pour effectuer les examens médicaux des pilotes, ainsi que 3 pour effectuer les examens médicaux des détenteurs d'une licence ATC. Les listes sont publiées 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 ou bien par des MEA agréés à cet effet. 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 3

Les certificats médicaux de classe 3 certifient l'aptitude des contrôleurs de la circulation aérienne. Ils sont émis par la SMA. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 3 doivent être effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet. La réalisation des examens aéromédicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

Validations de licences étrangères

Depuis janvier 2011, les licences émises selon les conditions du code JAR-FCL 1 sont reconnues pour le vol sur avions immatriculés LX sans démarches administratives supplémentaires.

La Circulaire Ministérielle BL58 concernant la reconnaissance et la validation des licences et qualifications étrangères des pilotes a été révisée en conséquence. Elle est disponible sur demande auprès de la DAC.

Licences de mécanicien d'avion (AML)

Le Bureau des Licences gère l'émission, l'amendement et le renouvellement d'environ 300 licences de mécanicien d'avion, suivant le Règlement (UE) 1149/2011 de la Commission du 21 octobre 2011.

L'introduction du nouveau Boeing 747-8 de CARGOLUX, et le besoin de la certification afférente des mécaniciens d'avion de la compagnie a eu pour conséquence une importante croissance des demandes d'amendement de licence vers la fin de l'année 2011.

4.1.4.3. Le bureau de la gestion de la sécurité et du traitement des incidents

Programme national de sécurité

Le bureau sécurité de la Direction de l'aviation civile a entamé la préparation d'un programme national de sécurité (SSP - State Safety Programme). Tout le personnel des services fonctionnels a reçu une formation de gestion de la sécurité, combiné avec un workshop pour l'implémentation au niveau national. Trois groupes de travail internes ont été établis pour traiter des sujets suivants : aspects législatifs, réglementation et supervision des systèmes de gestion de la sécurité des fournisseurs de services, méthodologie de la gestion des risques.

Accidents/Incidents

Le nombre d'évènements rapportés a encore augmenté par rapport à l'année précédente pour atteindre 1400 rapports. Le « tailstrike » d'un vol passager à l'aéroport de Luxembourg le 20 janvier 2011 a été classé comme accident. 5 évènements ont été classés comme incidents graves. Ceux-ci concernent des opérateurs nationaux ou des avions enregistrés au Luxembourg, mais n'ont pas eu lieu sur le territoire national. 271 autres évènements ont été enregistrés comme incidents, les autres n'ayant présenté aucune menace directe pour la sécurité aérienne ou constituant des rapports proactifs, c'est-à-dire des rapports d'une menace pour la sécurité qui a été détectée et désamorcée avant de résulter dans un évènement indésirable.

Un nouveau logiciel de traitement des évènements, qui simplifie le suivi et l'interaction avec les opérateurs, est opérationnel depuis le début d'année. Le bureau sécurité a aussi participé à la réunion inaugurale du nouveau groupe « Network of Analysts » de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESA).

SAFA

2011 était la première année où un « quota » minimal d'inspection par état participant était établi pour le programme d'inspection des opérateurs étrangers (SAFA – Safety Assessment of Foreign Aircraft) de la Communauté Européenne. Le quota correspond à un nombre d'inspections, avec un petit facteur multiplicateur pour des inspections d'opérateurs à risques et pour des inspections en-dehors des heures de bureau. Ainsi le Luxembourg a atteint son quota de 70 points moyennant 64 inspections, partagées entre vols passagers, vols cargo et vols d'affaires à raison de 40%, 40% et 20%. Six inspections ont révélé des défauts de la plus haute catégorie, qui nécessitaient des actions correctives avant le vol. Une analyse plus détaillée révèle que le plus haut risque de détecter des non-conformités provient des opérateurs cargo en service irrégulier. Deux inspections ont été réalisées sur des opérateurs qui n'avaient encore jamais été inspectés auparavant, malgré l'étendue du programme SAFA avec ses 42 états participants.

4.1.4.4. Le bureau des opérations aériennes

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2011 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 1 Embraer 135 5 Bombardier Q400 |
| L-02 | Cargolux Airlines International S.A. | 9 Boeing 747-400F 3 Boeing 747-400BCF 2 Boeing 747-8F |
| L-06 | Global Jet Luxembourg S.A. | 1 Airbus A318 Elite 2 Embraer 135 Legacy 4 Bombardier Global Express 1 Bombardier Global 5000 4 Dassault Falcon 7X 4 Dassault Falcon 900 2 Dassault Falcon 2000 |

| | | |
|------|--------------------------|--|
| | | 1 Bombardier Challenger CL604 1 Bombardier Challenger CL300 1 Gulfstream G200 1 Learjet 45 |
| L-07 | Duclair S.A. | 2 Bombardier Learjet 35 2 Bombardier Learjet 45 1 Cessna 510 5 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères) |
| L-11 | West Air Luxembourg S.A. | 1 ATR72 Cargo 13 British Aerospace ATP Cargo (dont 2 leasing) |
| L-12 | Luxaviation S.A. | 2 Cessna 560XLS 1 Bombardier Challenger CL300 1 Bombardier Challenger 604 |
| L-13 | Flying Group Lux S.A. | 1 Cessna 560XLS 2 Cessna 510 1 Cessna 680 1 Bombardier Challenger 604 1 Bombardier Learjet 60 2 Dassault Falcon 900 |
| L-14 | Jetfly Aviation | 1 Piaggio 180 Avanti |
| L-15 | Strategic Airlines | 3 Airbus A320-200 |

Dans le cadre de la surveillance continue de ces opérateurs détenteur d'un AOC luxembourgeois, le département des opérations a effectué 85 audits/inspections.

4.1.4.5. Le bureau de la 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 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 |
| Duclair 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. | LU.MG.1003 |
| Strategic Airlines | 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 |
| Duclair 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 une société agréée (Part 21/POA) 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 |

Renouvellements de certificats de navigabilité (CDN)

136 « renouvellements » CDN 's :

- 104 renouvellements sur base de réexamens faits par la DAC
- 32 renouvellements sur base de recommandations faits des CAMO pour édition d'un nouvel ARC

Programmes d'entretien initial

Les approbations de 98 Programme d'entretien initial édition. (Pour les avions < 2700kg, Ballons et Planeurs)

Nouveau type d'aéronef : Boeing 747-8

- Revue de navigabilité
- Approbation des formations (complete & difference training) tant pour la partie théorique que pour la partie pratique
- Audit pour l'extension de scope d'activité organisme Part 147

FSTD

Les travaux de qualification du simulateur de vol (FNPT II/MCC) auprès de l'FTO « Luxembourg Flight Training Academy » asbl ont débutés au cours de l'année 2011 et la finalisation est prévue pour 2012

4.1.4.6. Le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes

Le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes se compose de trois agents à temps plein ainsi que d'un consultant à temps partiel.

Les dossiers dont le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes a été saisi peuvent être ventilés comme suit: atterrissages hors aérodrome (4), analyses d'impact d'implantation de nouveaux sites de parcs à éoliennes (6), analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (4), analyses d'impact d'implantation de grues (3), analyses d'impact d'implantation de ligne à haute tension (1), activations ou créations d'un espace aérien spécial temporaire pour drones (1), autorisations de survol de ballons à air chaud (1).

4 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.

Dans l'accomplissement de sa mission de supervision, le bureau s'est étroitement occupé des exploitants de l'aéroport de Luxembourg, notamment de Lux-Airport et de l'Administration de la navigation aérienne (ANA).

Le « local runway safety team » à l'aéroport de Luxembourg a été remplacé en 2010 par le « airport safety committee » (ASC) comprenant les principaux décideurs. Ce groupe de décideurs est secondé par un groupe de travail « sécurité des aires de mouvements » GT-SAM). Le GT-SAM s'est réuni 2 fois en 2011 et a entre autre élaboré un projet pour un permis à points pour l'aéroport de Luxembourg.

Dans le cadre du système d'autorisations de conduite dans l'enceinte aéroportuaire instauré en 2008, la DAC a délivré 300 autorisations individuelles supplémentaires de circuler dans l'enceinte aéroportuaire. 26 autorisations ont été restituées. Ceci porte le nombre d'autorisations à 3514. Au cours de l'année 2010, 2 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 a procédé à des inspections de l'aérodrome de Noertrange suite au changement de l'exploitant de l'aérodrome.

Une circulaire ministérielle au sujet de la certification d'aérodromes a été élaborée et le service s'est doté d'un manuel pour cette certification. Lors de la mission ICVM de l'OACI les progrès faits dans le domaine ont été enregistrés par les auditeurs de l'OACI.

Le bureau 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. Le traité entre les 6 Etats a été ratifié en décembre 2011.

Les activités de l'autorité nationale de surveillance ont souffert à nouveau sous l'effet du manque de ressources humaines, de l'absence de pouvoirs coercitifs et d'une détérioration

continue des relations avec le prestataire de services de la circulation aérienne. La relation compliquée avec l'ANA a fait en sorte que la DAC n'a pas pu assurer pleinement ses responsabilités en matière de supervision par rapport aux dispositions communautaires du ciel unique. Conformément aux dispositions communautaires, la DAC a décidé de proroger le certificat de prestataire de services de la circulation aérienne de l'ANA pour une période limitée seulement.

En mars, la DAC, supporté par l'autorité belge, a effectué un audit du système de gestion de la sécurité de l'Administration. L'audit a relevé un certain nombre de non-conformité et un plan d'actions correctrices a été approuvé en juillet.

De son côté, le Luxembourg faisait l'objet d'un audit ESIMS effectué par Eurocontrol. Cet audit avait pour objectif d'évaluer la conformité du Luxembourg avec son obligation d'implémenter les dispositions communautaires du ciel unique. 19 non-conformités ont été relevées.

La DAC a également fait l'objet d'un audit ICVM de l'OACI qui relevait un besoin de définir les responsabilités de la DAC en matière de supervision dans les domaines « recherche et sauvetage », PANS-OPS et cartographie.

4.1.5. Le département de la supervision de la sûreté de l'aviation civile

4.1.5.1. Volet national

Actuellement, deux experts (le 1^{er} expert a rejoint l'équipe en juillet 2011 et le second (en 4/5 ème) le 16 janvier 2012), deux inspecteurs et un coordinateur administratif (à rejoint l'équipe en décembre 2011) sont affectés au département de la sûreté de la Direction de l'Aviation Civile.

Le travail du département sûreté consiste :

- à faire des contrôles (audits, inspections et tests) en matière de sûreté au niveau de l'aéroport, des aérodromes, des aéronefs, des passagers et bagages de cabine, bagages de soute, du fret et courrier (agrément des agents habilités et des chargeurs connus), du courrier de transporteur aérien et du matériel de transporteur aérien, des approvisionnements de bord, des fournitures destinées aux aéroports, des mesures de sûreté en vol, du recrutement et formation du personnel et des équipements de sûreté ;
- à analyser et approuver les programmes de sûreté de l'aéroport (PSA), de toutes les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Luxembourg, des agents habilités, des fournitures destinées à l'aéroport de Luxembourg et des fournisseurs d'approvisionnement de bord ;
- à analyser et approuver les programmes de formations des entités concernées ;
- à participer de façon aléatoire aux formations dispensées par les entités citées ;
- à assurer la certification des agents de sûreté à l'aéroport (Lux-Airport et LuxairCargo) ainsi que des agents de sûreté responsables de la sécurisation auprès des agents habilités ;
- à assurer la certification des responsables sûreté et ou suppliants des entités citées ;
- à assurer la certification des instructeurs des entités citées ;
- à surveiller l'application des dispositions réglementaires lors de manifestations aériennes ;
- à développer et maintenir le Programme National de sûreté de l'Aviation Civile (PNS). Cette tâche s'effectue en coopération avec le service juridique de la DAC.

Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté s'est étroitement occupé de la révision du PNS suite aux changements de la législation communautaire de 2010. Notamment sur les chapitres suivants :

chapitre 16 - évaluation de la menace et du risque (document de 65 pages) ;
chapitre 11 - recrutement et formation du personnel (document de 105 pages) ;
chapitre 8 - approvisionnements de bord (document de 23 pages) ;
chapitre 9 - fournitures destinées aux aéroports (document de 24 pages).

Ces chapitres seront édités dans le courant de l'année 2012 après l'approbation des membres du CONATSAC.

A ce jour, le Luxembourg compte 15 agents habilités agréés par la Direction de l'Aviation Civile. Le département sûreté a élaboré et édité un programme modèle pour les agents habilités (documents de 85 pages) ainsi qu'un guide d'inspection filtrage du fret et du courrier (document de 82 pages) afin d'assurer une meilleure conformité avec la législation communautaire applicable. Les agents habilités sont actuellement soumis à un audit relatif à leur agrément. Depuis l'entrée en vigueur de la législation communautaire de 2010, les dispositions relatives à la validation des chargeurs connus restent à appliquer au Luxembourg.

Dans le cadre des approvisionnements de bord, les fournisseurs habilités doivent encore être agréés. La réglementation nationale reste à être adaptée.

Par ailleurs, le département sûreté a dispensé dans le courant du mois de décembre 2011, deux formations, l'une d'entre elle étant adressée aux pays tiers et l'autre aux responsables sûreté des entités luxembourgeoises.

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

Suite à la législation communautaires du règlement EU18/2010 et au règlement grand – ducal du 2 mai 2011, une seconde édition (novembre 2011) du PNCQ (document de 34 pages) a été développée et éditée suite au besoin des inspecteurs et celui des entités par le département sûreté. Ce programme a été arrêté au niveau ministériel le 20 décembre 2011. Celui-ci 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 le respect des dispositions de sûreté.

Le nombre d'activités de contrôle de surveillance a souffert sous l'effet d'un manque de ressources humaines. De ce fait, le nombre de contrôles souhaités n'a pas pu être réalisé en 2011.

4.1.5.3. 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.

Les membres du CONATSAC se sont réunis quatre fois et ceux du CSA huit fois sur l'année.

4.2. Aéroport de Luxembourg (lux-Airport)

Les activités de l'aéroport de Luxembourg reposent sur deux secteurs d'activités différents qui en font une plateforme à vocation internationale, voire intercontinentale.

C'est ainsi que l'aéroport joue un rôle important pour la grande région, aussi bien au niveau du transport des passagers qu'au niveau du transport du fret aérien. Une condition indispensable à l'exercice de son rôle d'outil économique est de répondre à tous les égards aux standards rigoureux sur les plans techniques, opérationnels et environnementaux. A cet effet des investissements considérables sont consentis chaque année afin de maintenir les installations techniques et opérationnelles au plus haut niveau.

Depuis la mise en service du nouveau terminal A, en avril 2008, l'aéroport de Luxembourg n'a eu de cesse de travailler pour l'amélioration perpétuelle de ses prestations, tant à destination des compagnies aériennes que des passagers. lux-Airport, la société en charge de l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg, développe ainsi, avec les agents en escale et les compagnies aériennes, des indicateurs de qualité de services : contrôle des délais d'attente aux comptoirs d'enregistrement ; contrôle des délais de livraison des bagages à l'arrivée ; examen des réclamations provenant des usagers ou des passagers... Cette démarche proactive amène lux-Airport à appliquer une démarche qualité rigoureuse qui a pour objectif de renforcer la référence d'excellence dont jouit l'aéroport au cœur de la Grande Région.

4.2.1. Croissance du trafic

L'augmentation du trafic enregistrée entre 2009 et 2010 (+5,1%) a largement été confirmée au cours de l'année 2011, puisque sur l'ensemble des douze mois, l'aéroport a enregistré une augmentation de 9,88 % de sa fréquentation, avec un total de 1.791.255 passagers (contre 1.630.165 en 2010). Il s'agit-là d'un record historique, loin devant les 1.695.772 passagers recensés en 2008.



La quasi-totalité des compagnies aériennes a connu une hausse du nombre de passagers par rapport à l'année 2010. Citons parmi les principaux opérateurs Luxair (+5%, avec 1.197.995 passagers), Swiss (+15%, avec 121.991 passagers), KLM (+13%, avec 105.242 passagers), British Airways (+50%, avec 94.082 passagers), TAP (+8%, avec 87.837 passagers) ou encore CityJet (+5%, avec 64.324 passagers).

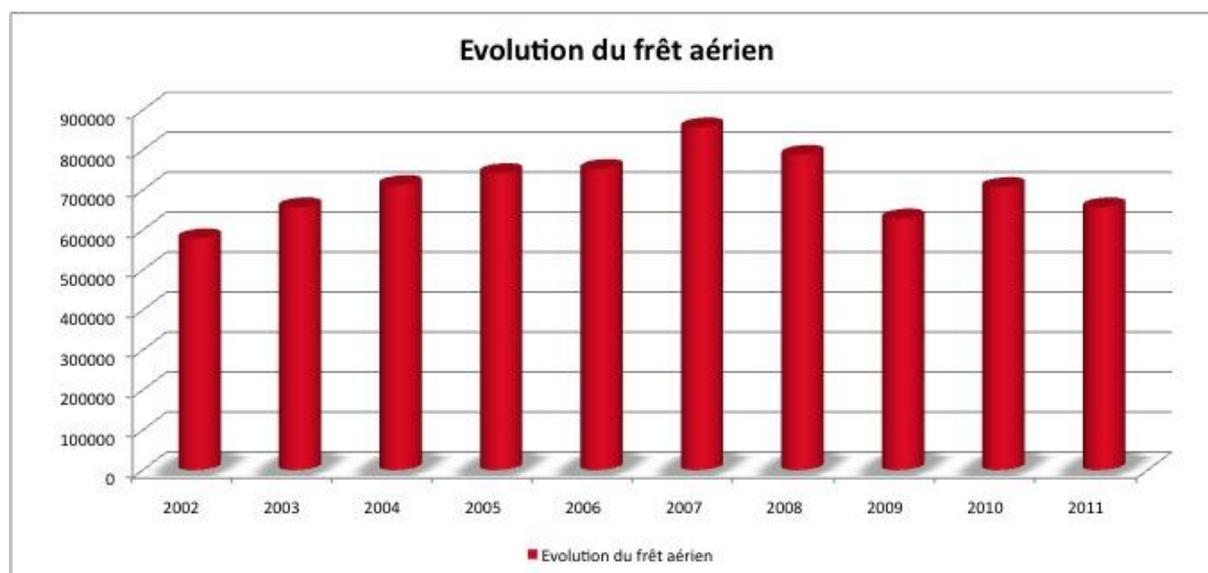
Seule la compagnie Tunisair a enregistré une baisse de sa fréquentation sur l'année 2011 (-32%, avec 6.257 passagers), ce qui s'explique évidemment par les événements politiques du mois de février en Tunisie, période lors de laquelle les vols étaient suspendus.

La compagnie Air Berlin, elle, a commencé ses activités à l'Aéroport de Luxembourg en 2011 avec 6.270 passagers.

Le total des mouvements d'avions a aussi augmenté en 2011 avec un total de 83.405 mouvements contre 80.494 mouvements en 2010 (+3,62 %).

4.2.2. Le cargo tributaire de la conjoncture mondiale

En revanche, dans le contexte de crise économique que l'on connaît, l'activité Cargo a subi une baisse continue tout au long de l'année 2011. Cette baisse s'est même accentuée lors du second semestre et s'est finalement chiffrée à 7,17 %, avec un tonnage traité de 656.651 tonnes, contre 707.349 tonnes en 2010.



Sur le plan des infrastructures, les travaux pour la mise en conformité de l'aéroport afin d'accueillir les nouveaux Boeing 747-800 de la compagnie Cargolux ont été finalisés en étroite collaboration avec l'Administration des Ponts et Chaussées.

Les travaux de démolition de l'ancienne aérogare ont débuté dès le mois de septembre. Une fois ces travaux terminés, la passerelle reliant le Terminal B à l'ancienne aérogare sera prolongée jusqu'au nouveau Terminal A et la surface du tarmac sera agrandie à ce niveau.

En novembre, les travaux de réhabilitation et de remise en état complète du bâtiment G (l'ancien bâtiment de la banque Nordea, qui se situe au sud-est de la piste), ont débuté. Leur durée devrait approximativement être de huit mois. L'immeuble, qui propose quelque 2.800

m2 de surfaces de bureau sur 3 niveaux (avec 150 places de stationnement aux alentours) répondra aux dernières normes en vigueur.

Le projet de zone de stockage sous douane pour objets de valeur à l'aéroport de Luxembourg a avancé à grands pas en 2011 et devrait se voir concrétisé dans un avenir proche.

En outre, de nombreuses études ont débuté en 2011 pour la remise en état d'anciennes installations et pour des nouvelles constructions à l'aéroport de Luxembourg, en l'occurrence pour la construction d'un nouveau dépôt pétrolier.

4.3. Administration de la navigation aérienne (ANA)

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. La réglementation communautaire dans le domaine de l'aviation civile ne cesse de se développer. Ainsi, les tâches de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) sont très diverses.

Sur un plan international, l'ANA gère entre autres les tâches liées à la collaboration avec les organisations internationales, tel que le FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). 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 aux Steering Committees du FABEC. En date du 6 Septembre 2011, une importante étape a été franchie lors de la réorganisation de l'espace aérien en 3 zones, une zone supérieure dénommée « espace aérien libre » une zone intermédiaire dénommée « espace aérien transitoire » et une zone inférieure dénommée « espace routes fixes ».

4.3.1. La direction (DIR), le service administratif (ADM) et la certification (CER)

Ces trois unités sont étroitement liées. Vu la nature du travail à accomplir et les responsabilités assumées ils exécutent une grande panoplie d'activités.

L'unité de la certification est divisée en SMS (Safety Management), QMS (Quality Management), et SecMS (Security Management), dont l'ISMS (Information Security Management) fait partie. Le SMS veille au maintien et au développement d'un système de gestion de la sécurité aérienne. Il est aussi directement impliqué dans le processus de certification du prestataire de service de navigation aérienne. Le QMS est responsable de la re-certification de l'ISO 9001-2008, norme de la gestion de la qualité.

Le service administratif de l'ANA est divisé en différentes unités, notamment la division finances dont fait partie l'unité achat, l'unité personnel et formation, l'unité informatique, l'unité entretien et le secrétariat. 2011 a également vu la création de la division de l'aérodrome. L'unité personnel et formation a embauché plusieurs collaborateurs suite au plan d'action ANA en 2011. L'unité achat a été responsable de l'acquisition de plusieurs camions de déneigement pour le service détaché des ponts et chaussées et de quelques voitures de service. L'unité informatique a mis en ligne le nouveau site web www.ana.public.lu, ainsi qu'un nouveau système de vidéoconférence pour participer aux vidéoconférences internationales telles qu'organisées par le FABEC. Elle était également responsable de l'élargissement et de l'amélioration de la performance du réseau

informatique de 100Mb/s à 1Gb/s et de la sécurisation du bâtiment administratif via lecteurs biométriques. L'unité entretien fut responsable de l'aménagement d'un nouveau centre d'archives et de stockage, de l'aménagement de plusieurs bureaux et du remplacement du chauffage du bâtiment SIS (pompiers).

4.3.2. Service des opérations aéronautiques (AIS)

En tant que bureau de piste des services de la circulation aérienne (ARO : Air Traffic Services Reporting Office) le service est chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol déposés avant le départ.

La distribution du bulletin d'information pré-vol (PIB : Preflight Information Bulletin) et la collecte d'informations après vol constituent les devoirs principaux d'une unité AIS d'aérodrome.

Les PIB contiennent essentiellement des NOTAM qui sont des avis donnant des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

A part ce travail journalier, différents projets concernant l'équipement technique et informatique du service sont en cours, à savoir la demande d'offres pour l'acquisition d'un système AMHS (ATS Message Handling System) et sélection de la firme Frequentis; la mise à jour de la base de données FDP_Offline (utilisée pour l'établissement des taxes et de diverses statistiques); la mise à jour du système de traitement de plans de vol (FDP, Flight Data Processor); la demande d'une étude de faisabilité pour la connexion au service EAD BF (European Aeronautical Database Briefing Facility) d'Eurocontrol.

En collaboration avec l'unité informatique du service administratif de l'ANA, un local est en train d'être aménagé pour servir de contingency / backup au cas où les locaux du service deviendraient temporairement inutilisables (évacuation, incendie, etc.).

Dans le cadre de la coopération avec les ANSPs voisins, des entretiens par exemple avec Belgocontrol en vue de l'établissement d'un MoU (Memorandum of Understanding) concernant la publication de l'AIP et des NOTAM, sont en cours.

4.3.3. Service Communication, Navigation et Surveillance (CNS)

En 2011, un nouveau système d'horloge central à haute précision a été installé, permettant une synchronisation précise des différents systèmes aéronautiques actuellement en exploitation et des futurs systèmes aéronautiques.

Le projet concernant le remplacement du système de messagerie aéronautique AFTN, (Aeronautical Fixed Transmission Network), datant des années 1990, par une nouvelle génération de système AMHS (Aeronautical Message Handling System) a dûment été lancé. Le cahier des charges a été établi et une soumission publique pour l'acquisition et l'installation du nouveau système AMHS fût entamée.

De même, une soumission a été lancée quant au remplacement de trois radiobalises de navigation NDB (Non Directional Beacon).

Dans le domaine météorologique, plusieurs sous-systèmes ont été installés et mis en opération (Envinet, CLISYS, Aéroweb Pro, etc.). Le projet concernant le remplacement de la

station météorologique principale AWOS (Automatic Weather Observation System) par un nouveau système est actuellement en phase de développement.

Conformément à la législation européenne en vigueur, concernant les changements prévus en 2012 du format des messages FDP (Flight Data Processor) au niveau international, un contrat a été signé avec le fournisseur du système FDP afin de procéder à une mise à jour des logiciels y afférents.

Les obligations en matière de « contingency » ont été adressées et la planification d'un nouveau centre de calcul de secours (eTECH) a été lancée.

Dans le cadre des normes et pratiques recommandées par l'OACI, il a été procédé aux vérifications biennuelles des systèmes d'atterrissage automatique des avions (ILS- Instrument Landing System) et des systèmes de radionavigations (DVOR – NDB – DME) opérationnels par une firme spécialisée dans le domaine des calibrations en vol.

4.3.4. Service électrotechnique (ELE)

Dans le service électrotechnique, 3 activités majeures ont eu lieu en 2011.

Tout d'abord, le matériel destiné à l'entretien du balisage lumineux aéroportuaire a été modernisé, suite au benchmarking à l'aéroport de Düsseldorf.

Ensuite, il y a eu la continuation des projets d'envergure commencés en 2010, notamment le projet 'Geographical Information System / GIS': Continuation de la mise en place du GIS par l'entreprise LUXCAD et le projet 'Airport Lighting Control and Monitoring System / ALCMS': 'Factory Acceptance Test (FAT)' et 'Side Acceptance Test (SAT)' ont été accomplis et le 'Safety Case' est en route.

Enfin, il y a eu une mise à jour du contrat pour énergie électrique par option pour la solution 'verte': Nova Naturstrom d'ENOVOS.

4.3.5. Service du contrôle de la circulation aérienne (ATC)

Hormis le contrôle et le traitement de 83.405 mouvements d'aéronefs, les activités du service ATC en 2011 se sont focalisées sur 2 éléments principaux, le contrôle d'aérodrome des mouvements au sol et l'implémentation d'un nouvel espace aérien.

La mise en œuvre du plan d'action relatif à l'amélioration du contrôle des mouvements au sol à l'aéroport est en vigueur. L'élaboration des spécifications techniques et opérationnelles pour l'implémentation d'un instrument de surveillance « radar sol » (A-SMGCS), a été accomplie. La procédure européenne de soumissions est close, et un partenaire industriel a été choisi.

En relation avec ce plan d'action, le programme de recherche en collaboration avec NLR a effectué dans une première phase un « workload assessment » qui a analysé la charge de travail des différentes fonctions et propose de restructurer les fonctions de contrôle TWR, dans le cadre de la mise en œuvre du radar sol. Les nombreuses études d'experts externes tel que Helios, Austrocontrol et Skyguide, sur une amélioration des procédures en cas de mauvaise visibilité (LVP, Aire sensible ILS, interface parkings), sont en phase de finalisation.

Le projet sur les mesures « contingency » avec une élaboration d'une solution nouvelle pour le contrôle « contingency », et une solution « contingency » pour les services dans l'espace aérien, a été entamé en collaboration avec la DFS, Deutsche Flugsicherung, et BELGOCONTROL, prestataire de services de navigation aérienne belge.

Le 10 mars 2011, l'adaptation de l'extension de l'espace aérien a été mise en place. Pour tout changement ultérieur dans l'espace aérien, la collaboration dans les blocs d'espace aérien FABEC est obligatoire, suite à quoi le service ATC participe activement dans l'élaboration d'un futur espace aérien européen, notamment par les projets FABEC IP LUX.

4.3.6. Service météorologique (MET)

Congrégations

Le Chef du service MET, Monsieur John Santurbano, rentré en sa fonction le 1^{er} février 2011, représente le service MET sur des colloques et sommets internationaux auprès d'autres services météorologiques comme le KNMI (l'Institut Royal Météorologique des Pays-Bas), l'IRM (Institut Royal Météorologique de Belgique) et auprès des autres organisations internationales comme EUMETSAT (European Organization for the Exploitation of Meteorological Satellites), ECOMET (Groupe d'intérêt économique) EUMETNET (network of European Meteorological Services) et ECMWF (European Centre for Medium-Range Weather Forecasts).

Le service Met collabore également avec le DWD (Deutscher Wetterdienst) sur le système FEWIS et avec MFI (Météo France International) sur les systèmes techniques Clisys et Synergie. Un programme de formation pour les nouveaux élèves MET a été établi en coopération avec Météo France et le DWD.

SLA avec l'Administration des ponts et chaussées

Le service MET a élaboré un Service Level Agreement pour définir les besoins spécifiques de l'Administration des ponts et chaussées quant aux prévisions météorologiques en cas de neige et de verglas pour une organisation efficace des services régionaux des ponts et chaussées.

Météo assessment

Sur demande du Ministre, le service MET de l'ANA a établi une convention ensemble avec le Centre de Recherche Public Henri Tudor pour l'évaluation de la restructuration du service MET. Cette restructuration comprend notamment une amélioration de la collaboration avec les différents stakeholders comme l'Administration de la gestion de l'eau, Administration des services de secours avec la protection Civile, l'Administration des ponts et chaussées, le Centre de Recherche Public Gabriel Lippmann ainsi que l'Université de Luxembourg (Faculté des Sciences). Le but de ces coopérations consiste dans l'échange des besoins et données en matière météorologie.

Certification ISO et safety

Le service MET a participé au Safety Culture Survey par Eurocontrol en mai 2011 et l'audit externe d'ISO 9001:2008 le 9 avril 2011 ainsi qu'à l'audit SMS en mars 2011.

5. Navigation intérieure

5.1. Activité législative

L'arrêté grand-ducal du 28 avril 2011 portant modification du règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN), fait à Genève, le 26 mai 2000 (Mémorial A N° 90, page 1531).

L'annexe à l'arrêté grand-ducal du 28 avril 2011 portant modification du règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN), fait à Genève, le 26 mai 2000 (Mémorial A - Annexe N° 2).

L'arrêté grand-ducal du 12 mai 2011 portant publication de différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 107, pages 1690 et ss.).

5.2. Activités internationales

5.2.1. Union Européenne

En 2011, la Commission européenne a entamé la consultation sur l'avenir du programme Naïades qui se termine en 2013 et que vise à réaffirmer la place de la navigation intérieure dans le transport européen. La Direction des Transports aériens et fluviaux a participé à deux réunions afférentes en juillet et en décembre 2011. Les ambitions affichées par la Commission européenne visent à consolider l'acquis de Naïades I, de maximiser les possibilités de cofinancement des infrastructures liées au transport fluvial ainsi que de fixer de nouveaux objectifs d'harmonisation européenne notamment en matière de services d'information fluviaux.

Dans ce contexte, il convient de mentionner les différents instruments de cofinancement susceptibles d'intéresser les gestionnaires infrastructurels de la voie fluviale, dont le projet de Programme Cadre pour la Recherche et l'Innovation (2014-2020), le projet de règlement « Connecting Europe Facility » et le projet de règlement sur le développement du réseau de transport transeuropéen.

5.2.2. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

En 2011, outre la mise en œuvre au niveau 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 près 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.

Suite à l'entrée en vigueur de l'article 6 de la CDNI au 1er janvier 2011, l'Instance internationale de péréquation et de coordination a procédé à la première péréquation financière annuelle, c'est-à-dire le décompte relatif au financement de la réception et de l'élimination des déchets prévu par la CDNI.

En date des 8 et 9 décembre 2011, le Luxembourg a participé à la Conférence des Parties Contractantes (CPC).

5.2.3. Commission de la Moselle

La participation de la Commission de la Moselle à des manifestations externes n'a cessé d'augmenter. Ainsi, le secrétariat coopère avec la Commission Centrale pour le Navigation du Rhin (CCNR), les Commissions Internationales pour la Protection de la Moselle et de la Sarre (CIMPS), l'Union Européenne et la profession. L'objectif pour l'avenir est de renforcer l'ensemble des coopérations.

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, la Commission de la Moselle devrait participer au sein d'un groupe de travail lors de la mise en œuvre de la seconde phase du projet.

La Commission de la Moselle a pris acte du rapport de son Comité Technique en ce qui concerne les projets de travaux et de constructions sur la Moselle. Il s'agit, d'une part, de la construction d'un nouveau pont à Wolf et, d'autre part, du renouvellement du pont de Grevenmacher qui n'ont pas fait l'objet d'objections de la part de la Commission de la Moselle.

Au sein du Groupe de Travail « Gestion des Débits », deux thèmes principaux ont été abordés :

- la variation des débits sur la Moselle, et
- la pose de fibres optiques pour la transmission des données et l'automatisation des barrages.

La Commission de la Moselle a pris acte du rapport de ses Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal et des Péages dans le cadre du mandat qu'elle leur a confié concernant la faisabilité et la rentabilité d'un système électronique unique de perception des péages sur la Moselle.

Il s'est avéré nécessaire d'initier une réunion commune entre les Comités de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal ainsi que des Péages et le Groupe de travail « Systèmes d'annonces et d'informations modernes – MIB/MOVES » pour discuter en détail de la directive SIF (Système d'Informations Fluviales).

Les différents standards ont été comparés par le Groupe de Travail « MIB/MOVES » et il apparaît, au vu des résultats de l'analyse, que la solution adéquate porte sur des interfaces bien définies.

La Commission de la Moselle a donné mandat au Comité des Péages, accompagné d'experts en techniques informatiques, de travailler sur une interface.

En matière réglementaire, la Commission de la Moselle a amendé le Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle afin d'harmoniser celui-ci avec le Règlement de Police pour la Navigation sur le Rhin et le Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI).

En matière de communication, grâce à la création d'un nouvel outil, les avis à la batellerie publiés par les administrations nationales peuvent désormais être visualisés sur le site de la Commission de la Moselle, permettant aux usagers d'avoir un aperçu optimisé et en temps réel de ces avis.

De plus, la Commission de la Moselle a édité, d'une part, un dépliant qui décrit brièvement et de façon pertinente la Commission ainsi que ces activités, et d'autre part, une brochure concernant la Moselle qui offrira des informations nécessaires à la navigation et d'autres informations intéressantes sera publiée.

La Commission de la Moselle a en outre donné mandat à son secrétariat pour l'organisation d'un jubilé pour le 50ème anniversaire de l'ouverture de la Moselle à la navigation à grand gabarit.

Ensuite, le Comité juridique a poursuivi ses travaux de mise à jour du règlement d'ordre intérieur de la Commission de la Moselle.

Finalement, la Commission de la Moselle a décidé dans sa séance plénière du 21 juin 2011, sur proposition du Comité des Péages, de conserver les taux des péages actuels sur la Moselle inchangés.

5.3. Service de la navigation

Dans un contexte européen de plus en plus favorable aux modes de transports alternatifs à la route, le transport fluvial apparaît d'une manière générale une solution performante et respectueuse de l'environnement.

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 du potentiel de transport de la Moselle offre un mode de transport durable à l'économie et reflète donc un volet de la politique de mobilité douce tant au niveau transport de personnes que de marchandises. L'impact économique de la Moselle navigable est d'ailleurs loin de se limiter au transport de marchandises. Les aménagements jadis opérés dans l'intérêt du transport de fret ont en effet rapidement engendré tout un éventail d'activités aquatiques et favorisé un tourisme nautique à haut potentiel de développement.

Le statut de la Moselle reste 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 ou de s'efforcer à limiter au strict minimum la durée des interruptions d'exploitation, en prenant toutes mesures appropriées.

Les nombreuses missions en rapport avec la gestion de notre patrimoine fluvial ont été confiées 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.

Au titre de gestionnaire de ces infrastructures de transport assez particulières, 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.

5.3.1. La gestion domaniale

En 2011, les ressources disponibles étaient mobilisées pour parer aux priorités relevant des domaines d'activités suivants:

- La gestion des concessions et la surveillance des conditions d'occupation et d'utilisation privative de sections déterminées du domaine public fluvial.
Il s'agit surtout de 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 déversement ou encore d'aménagements urbanistiques. Ces tâches sont à exécuter en tenant compte du caractère multifonctionnel de la voie d'eau, c'est-à-dire en cherchant à respecter, respectivement concilier les intérêts des fonctions transport, de l'hydraulique fluviale, des loisirs ainsi que de la production d'énergie hydroélectrique, et ceci sans négliger les aspects écologiques, aménagement du territoire ou de la protection des sites. Dans la mesure où il s'agit d'activités relevant de l'exercice de la puissance souveraine, elles sont exercées en commun avec les autorités allemandes ce qui explique que la gestion de cette infrastructure doit se faire dans le respect d'un cadre procédural contraignant et complexe.
- La mise à niveau de l'inventaire des occupations concédées du domaine avec l'objectif d'intégrer et de concentrer à terme l'ensemble des informations domaniales dans le cadre du logiciel de gestion domaniale. A rappeler que la surface à gérer frôle les 500 hectares.
- Dans l'intérêt de la création d'un cadre réglementaire cohérent pour l'exploitation et l'utilisation des infrastructures ont été entamés les travaux d'étude visant à déterminer:
 - les besoins et les conditions d'adaptation des capacités d'accueil et de stationnement.
 - les règles d'utilisation ainsi que les principes d'équipement (bornes d'électricité, fourniture d'eau potable, stations de réception des déchets, bouches d'incendie).
 - une signalétique télécommandable, efficace et harmonisée.
- L'absence d'infrastructures adéquates a provoqué des problèmes nécessitant des interventions d'urgence ayant pour objet:
 - la sécurité de stationnement dans le bief de Stadtbredimus.
 - des nuisances acoustiques attribuées aux bateaux hôtels (Remich).
 - la sécurité de circulation des bateaux de taille importante.



Infrastructure de stationnement non-conforme
– détection d'un endommagement subaquatique d'une aire publique de stationnement -

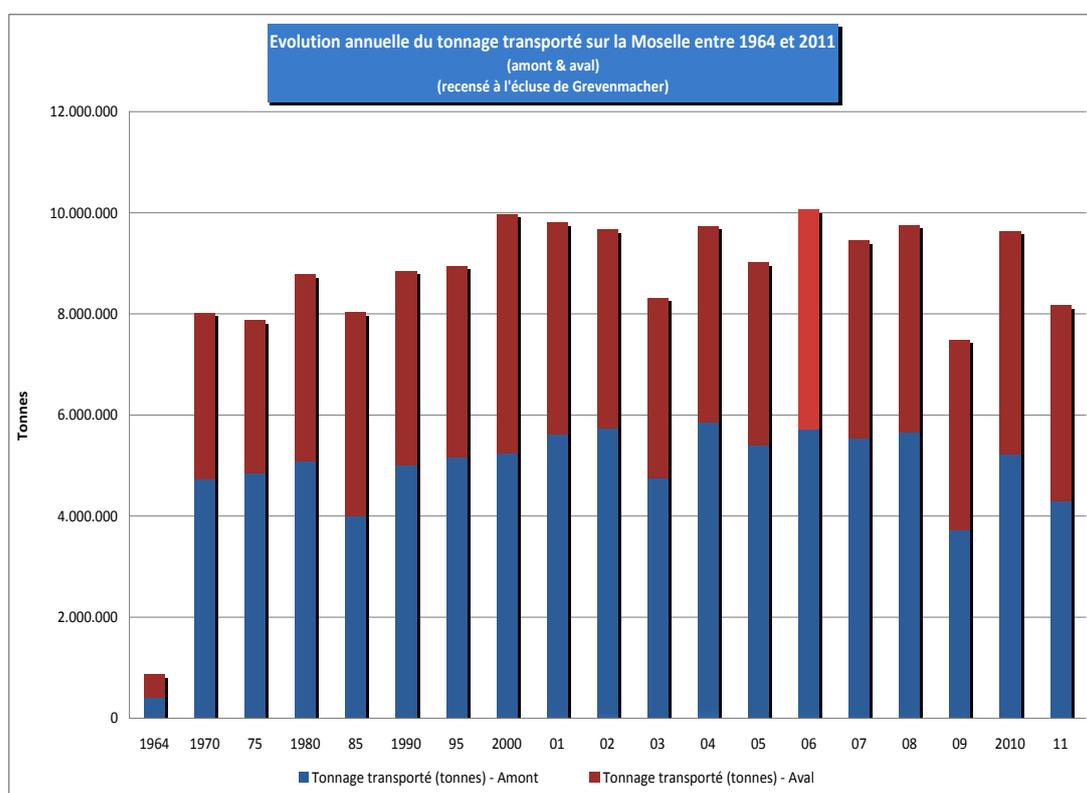
La prestation de services d'assistance et de conseil aux usagers, pour orienter des projets ou suivre des problèmes de sécurité, d'hygiène et de cadre de vie.

5.3.2. La gestion des barrages et écluses de la Moselle

Sur le plan du transport de fret un net recul s'est manifesté suite à la baisse d'activités de la sidérurgie en Lorraine. Les principaux secteurs d'activité, à savoir les combustibles minéraux, les minerais de fers ainsi que les produits agricoles, ont été touchés par cette évolution.

5.3.2.1. Le transport de fret

Après une année 2010 globalement satisfaisante, l'année 2011 s'inscrit à la baisse avec 8.162.418 tonnes transportés. Ce résultat accuse une régression de 1.460.118 tonnes, soit un recul de 15,17 % par rapport à l'année précédente.



Ce sont surtout les matières premières destinées à la sidérurgie qui expliquent ce recul, le charbon et les céréales accusant même une légère progression. A noter l'équilibre exemplaire entre trafics montants et avalants.

5.3.2.2. 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 2011 atteint un chiffre de 1.323

pour les seuls mouvements d'unités de plaisance par le grand sas de l'écluse de Grevenmacher, alors que 405 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 agencés pas moins que 687 créneaux horaires.

5.3.2.3. L'exploitation et le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

Le défi majeur en ce domaine est de garantir la continuité fonctionnelle 24h sur 24h.

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.

Lors de l'arrêt annuel d'exploitation des écluses du 24 au 31 mai 2011, le bief de Stadtbredimus a dû être abaissé de 2 m afin de permettre la réalisation de travaux de réfection aux berges.

5.3.2.4. Les plus gros chantiers en 2011

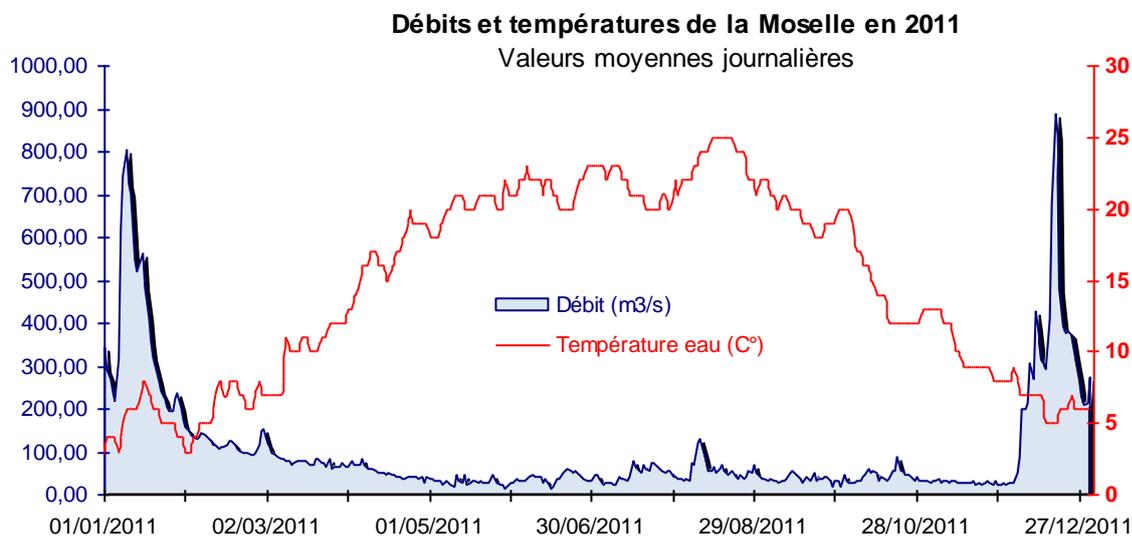
- Des travaux d'assainissement extraordinaires nécessitant une mise hors service ont été effectués à la vanne droite du barrage de Grevenmacher entre avril et début octobre 2011.
- Afin de permettre une transmission fiable d'une grande quantité de données entre les barrages-écluses et autres infrastructures de la voie d'eau, une modernisation des équipements de transmission de données a été entamée. Lors d'une première phase a été mise en place une fibre optique le long de la berge allemande de la Moselle.
- Les écluses à nacelles des barrages-écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus ont été mises hors service en début d'août 2011 pour effectuer des travaux d'assainissement des portes et des organes de manœuvre. La remise en service est projetée pour début avril 2012.
- En ce qui concerne la modernisation des conditions d'exploitation ayant pour objectif une réduction des frais d'exploitation une étude conceptuelle visant à déterminer l'approche la plus opportune pour les ouvrages de Grevenmacher et de Stadtbredimus a été entamée.

5.3.3. La gestion des ressources hydrauliques

5.3.3.1. Les conditions hydrauliques

Du point de vue hydraulique, l'année 2011 s'est caractérisée par des situations d'étiage à répétition. La valeur moyenne journalière la plus basse a été enregistrée le 15 juin avec 12,5 m³/sec. La température de l'eau observée à la station de Stadtbredimus au cours du mois d'août 2011 s'est maintenue autour d'une valeur moyenne de 22° C sans toutefois dépasser le seuil de 25°C.

Grace à l'action bénéfique des barrages, le niveau des biefs n'a guère été affecté par le manque de débit, de sorte que les effets d'étiage sont restés sans conséquence majeure pour la faune et la flore aquatique.



La navigation se trouvait néanmoins affectée, dans la mesure où le débit en situation d'étiage était particulièrement variable (comprenant des épisodes horaires à débit zéro !). Dans l'impossibilité de compenser ce phénomène avec les barrages, les fluctuations ont engendré des dépassements vers le bas (de courte durée) du niveau de retenue, respectivement des tolérances prédéterminées. Cette situation imposait notamment des restrictions temporaires au niveau du tirant d'eau admissible des bateaux.

Des épisodes de crues se sont manifestés en janvier et décembre.

5.3.3.2. Les prestations de la cellule d'annonce des crues

A ce niveau le Service de la Navigation se trouve chargé d'assurer le service opérationnelle d'annonce des crues de la Moselle.

Les paramètres conditionnant l'activité opérationnelle du service d'annonce des crues se lisent pour l'année 2011 et avec référence à l'échelle de Stadtbredimus comme suit:

- durée de la période d'observation et d'analyse: 253 heures ;
- durée de la phase opérationnelle au plan externe: 99 heures ;
- activités préparatoires et connexes: 850 heures.

En dehors des activités opérationnelles d'annonce et de collaboration, il s'agissait d'assurer la mise à niveau, l'entretien et la surveillance des systèmes d'échange de données et du système de prévision des crues transfrontalier.

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 le groupe de travail ad hoc. Le système de diffusion projeté s'appuie sur un système d'alerte informatisé qui 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.

5.3.3.3. Exploitation et gestion du réseau de surveillance hydrométriques

Afin de pouvoir se conformer aux engagements souscrits dans le cadre des accords internationaux, les stations, tout comme le réseau de transmission des paramètres d'exploitation de la voie d'eau (niveaux d'eau, températures, débits, position des barrages etc.) doivent être maintenues en état opérationnel à longueur d'année. Ces données ne sont non seulement indispensables pour le service des barrages, mais aussi essentielles pour l'annonce des crues et la prévision des périodes d'étiage.

Comme la fourniture de données hydrologiques fiables est régulièrement demandée par des administrations, bureaux d'études et sociétés dans le cadre des études ou projets d'aménagements sur ou à proximité de la voie navigable, il importe d'autre part d'assurer un traitement et un archivage conforme des données.

5.3.4. La gestion de la sécurité sur l'eau

Les activités ont eu pour objet d'assurer la continuité d'exploitation, la sécurité des utilisateurs et des riverains et le maintien d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers.

S'il est vrai que la navigation présente un haut niveau de sécurité, la densité du trafic, respectivement la diversité d'utilisation engendre des risques d'accidents graves et conduit rapidement à des conflits d'usage.

En ce qui concerne les faits marquants imprévisibles, l'année Afin de pouvoir se conformer aux engagements souscrits dans le cadre des accords internationaux, les stations, tout comme le réseau de transmission des paramètres d'exploitation de la voie d'eau (niveaux d'eau, températures, débits, position des barrages etc.) doivent être maintenues en état opérationnel à longueur d'année. Ces données ne sont non seulement indispensables pour le service des barrages, mais aussi essentielles pour l'annonce des crues et la prévision des périodes d'étiage.

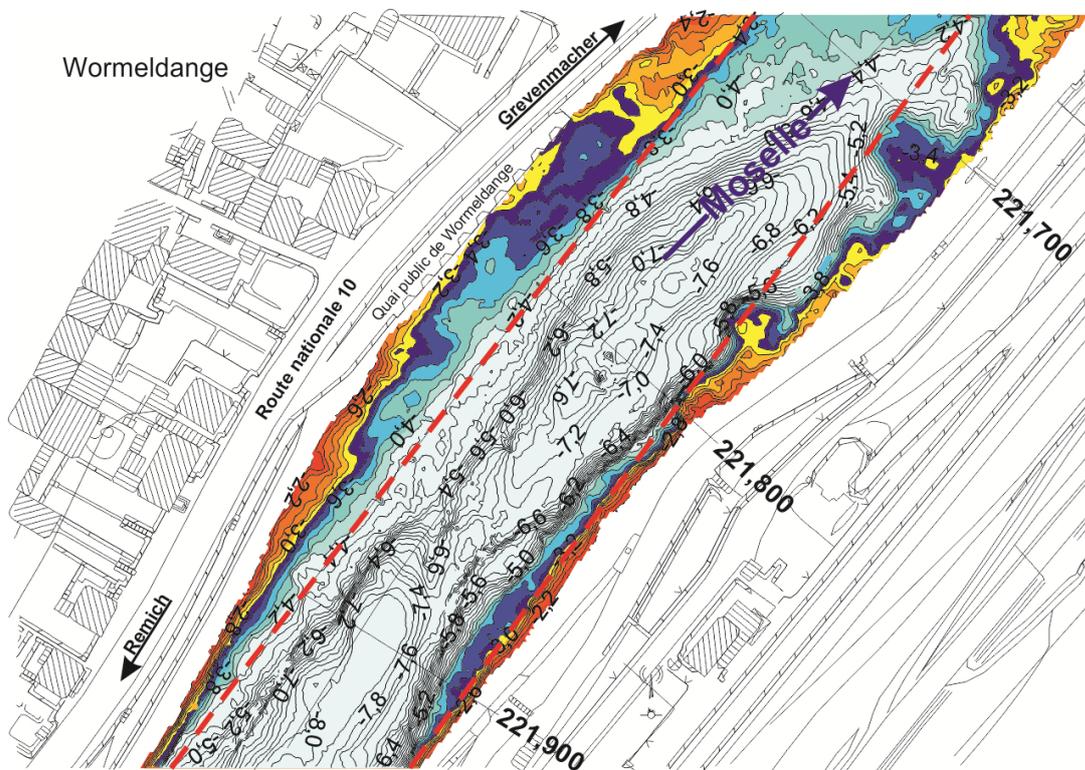
Comme la fourniture de données hydrologiques fiables est régulièrement demandée par des administrations, bureaux d'études et sociétés dans le cadre des études ou projets d'aménagements sur ou à proximité de la voie navigable, il importe d'autre part d'assurer un traitement et un archivage conforme des données.

2011 s'est soldée par 24 événements extraordinaires d'exploitation.

Face aux multiples défis et aux insuffisances d'effectifs s'est imposé une organisation stricte des ressources se caractérisant par une concentration des moyens disponibles sur des activités prioritaires relevant des domaines suivants :

- Contrôle subaquatique des infrastructures de navigation en vue du suivi de l'état et de la vérification de l'absence d'entraves à la sécurité de circulation (chenal navigable, berge luxembourgeoise, zone d'approche aux infrastructures de stationnement etc.).

Surveillance de l'état de la voie navigable
Extrait d'une carte bathymétrique documentant l'état subaquatique



- La surveillance du balisage et de la signalisation nautique terrestre, y compris la vérification de l'absence d'effets nuisibles émanant d'infrastructures autres que de navigation (p.ex. échos radars perturbateurs).
- Les activités indispensables de régulation et de sécurisation de la circulation lors de manifestations sportives, de fêtes nautiques, de travaux ou d'autres activités extraordinaires.

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 46 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. Comme 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, il importe encore 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.
- Comme le gestionnaire de la voie navigable se trouve forcément confronté à des situations d'urgence susceptibles de dépasser ses capacités d'intervention, une analyse du potentiel de maîtrise des situations types d'urgence a été engagée.

En tant qu'exploitant d'une infrastructure de transport, le Service de la Navigation est tenu d'assurer un potentiel minimum d'intervention et de secours. A cet égard il a été possible au cours de 2011 de mener à bien le projet de motorisation du ponton d'intervention nautique, de sorte qu'au niveau logistique est disponible un outil de travail multifonctionnel assurant la mobilité pour :

- les activités d'entretien, d'inspection et de sauvetage;
- le transport et la manutention de matériel, d'équipements et d'outillage lourds;
- la production d'énergie électrique;
- le pompage et l'éclairage.

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.

5.3.5. Activités connexes et environnement de travail

Afin de pouvoir mieux répondre à l'évolution des exigences d'une gestion moderne et performante, il s'agira d'adapter le cadre légal et de réformer les modes de fonctionnement de manière à pouvoir relever durablement les défis.

Si les performances rapportées témoignent d'une mobilisation extrême d'un effectif des plus restreints, ils sont néanmoins trompeurs dans la mesure où ils n'ont pu être réalisées qu'avec l'appui de prestataires externes. Pour les années à venir il faudra trouver des réponses idoines définitives, car cet expédient a trouvé ses limites en raison des spécificités et de l'ampleur des missions à déléguer.

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.

5.4. Port de Mertert

5.4.1. Investissements

Au plan opérationnel, l'Etat luxembourgeois a poursuivi son programme d'investissement. Pour mémoire, il faut relever les dossiers relatifs à l'amélioration de l'infrastructure portuaire lancés il y a quatre ans avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures et qui nous permettent d'investir de manière anticipée et d'être prêts lors de la reprise de l'économie.

Il s'agit principalement de :

- l'intégration du nouveau réseau d'eau potable et d'incendie ;
- la construction d'un nouveau quai à l'extrémité Sud du port ;
- la construction d'une nouvelle route d'accès et d'une voie ferrée desservant le zoning nord du port.

Le dossier « Evaluation des Incidences sur l'Environnement, dit EIE » relatif à l'exploitation de l'enceinte portuaire a été finalisé par la Société du Port et expédié par l'Administration de l'Environnement aux autorités concernées afin de présenter leur avis pour la mi-janvier 2012. L'administration Communale de Mertert-Wasserbillig a introduit dans ce contexte une demande auprès du Ministère de l'Intérieur afin de changer la partie écrite du PAG. Le dossier Commodo sera présenté à court terme à l'Administration de l'Environnement suite à l'autorisation du dossier EIE.

Le réaménagement du carrefour principal sera finalisé en printemps 2012. Un raccordement à la conduite de gaz de la RN10 a été réalisé parallèlement. Une nouvelle bascule fixe a été placée devant le bâtiment administratif de la Direction du Port. Une inversion de l'accès pour le parking poids-lourds a dû être réalisée dans ce contexte et des casse-vitesse ont été posés à l'entrée et à la sortie de la bascule.

3 chantiers majeurs débuteront en 2012 ; il s'agit notamment :

- * du réaménagement de la route vers Tanklux ;
- * de l'assainissement de l'ancienne usine à gaz ;
- * de l'implantation de la future station d'épuration communale dans la zone tampon située entre le dépôt pétrolier et l'extrémité Sud du port.

Une étude de faisabilité relative à l'exploitation d'une microcentrale hydro-électrique a démontré que ce projet pourra être réalisé dans le contexte du réaménagement écologique de la Syre. Une passe pour poissons apte pour les truites de mer sera construite en parallèle. Un accord de principe a été donné par divers départements du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures.

La Société du Port a autorisé le Sidest à exécuter les travaux nécessaires au raccordement de la Commune de Mertert à la future station d'épuration sur le site portuaire. Une conduite de refoulement à travers le Port à partir du quai sud jusqu'au raccordement avec le tronçon existant « Route de Secours » sera posée et un forage dirigé à partir du quai d'attente Mertert, en dessous de l'entrée de la darse du Port jusqu'à l'aire de retournement à l'extrémité du quai sud sera réalisé.

La Société du Port a également autorisé le Sidere à poser une conduite d'eau potable le long de la Moselle et de la Syre.

La société Luxport continue l'investissement dans les installations portuaires et a mis en service fin 2011 une installation photovoltaïque sur 2 toits des halles situés au quai sud.

Suite à la demande pressante de l'Etat luxembourgeois le « Verband » avait analysé pendant les vacances d'été 2011 la possibilité de s'implanter sur le quai Nord du site du Port de Mertert. Le « Verband » a toutefois finalement opté pour le Site de Perl.

Une étude de marché relative à un service conteneurisé en collaboration avec CFL Multimodal a été réalisée. Actuellement le transport par camion est plus avantageux d'un point de vue temps de parcours/ coût de transport. Toutefois une internalisation des coûts externes pourrait changer ce fait à moyen terme.

5.4.2. Statistiques

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2011, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint 1.172.564 t contre 1.267.421 t en 2010, soit une diminution de 94.857 t ou 7.48 %.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une augmentation de 9.629 t pour atteindre 315.733 t.

TRAFIC PORTUAIRE

Le courant export a enregistré au total une régression de 22.928 t ou 15,60 %, revenant de 146.969 t en 2010 à 124.041 t en 2011.

Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une baisse des produits sidérurgiques de 21.963 t ou 15,60 % pour atteindre 118.835 t.

Les divers avec un tonnage de 5.206 ont augmenté de 1.295 t ou 33,11 %.

Le courant import a totalisé 659.658 t et marque ainsi une légère diminution de 25.220 t ou 3,68 %.

Les ferrailles avec un tonnage de 120.102 t ont régressé de 12.370 t ou 9,34 %.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques ont marqué une augmentation de 3.730 t par rapport à 2010 pour atteindre 4.178 t.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2011 une hausse de 2.806 t ou 0,64 %, pour ainsi atteindre 439.072 t.

Le trafic charbonnier a connu une régression de 100 % par rapport à 2010.

Les matériaux de construction ont diminué de 4.208 t ou 20,05 % pour se fixer à 16.779 t.

Les produits agricoles ont enregistré une diminution de 5.292 t ou 9,57 % pour atteindre 50.031 t.

Les divers ont régressé de 81 t ou 0,27 % pour arriver à 29.496 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint un tonnage total de 243.115 t en 2011 par rapport à 273.718 t en 2010, soit une diminution minimale de 11,18%.

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une forte régression de 56.338 t ou 43,51 % pour se fixer à 73.132 t.

Le trafic "terrestre port" a également baissé en 2011 et ceci de 12.518 t ou 9,48 % pour atteindre 119.544 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port " a augmenté de 22.147 t ou 12,73 % pour se fixer à 196.189 t.

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 2011, le Département des Transports a compté 386 entreprises de transport international de marchandises par route disposant d'une licence communautaire.

Ces 386 entreprises disposaient au 31 décembre 2011 de 5.839 copies conformes, en comparaison de 5.861 pour 401 entreprises au 31 décembre 2010, ce qui équivaut à une diminution de 0,38 %.

| date (31/12) | nombre d'entreprises | variation chiffres absolus | en | copies conformes en circulation | en | variation en % |
|--------------|----------------------|----------------------------|----|---------------------------------|-------|----------------|
| 2011 | 386 | - 15 | | 5.839 | - 22 | - 0,38 % |
| 2010 | 401 | - 4 | | 5.861 | - 190 | - 3,14 % |
| 2009 | 405 | - 7 | | 6.051 | - 672 | - 10,00 % |
| 2008 | 412 | + 15 | | 6.723 | + 393 | + 6,21 % |
| 2007 | 397 | + 28 | | 6.330 | + 527 | + 9,08 % |
| 2006 | 369 | + 21 | | 5.803 | | |
| 2005 | 348 | - 2 | | | | |
| 2004 | 350 | + 12 | | | | |
| 2003 | 338 | + 12 | | | | |
| 2002 | 326 | | | | | |

Tableau récapitulatif: Transport international de marchandises par route

Le secteur des transports internationaux de voyageurs par route comptait au 31 décembre 2011 485 copies conformes pour 39 entreprises, contre 469 copies conformes pour 40 entreprises au 31 décembre 2010, ce qui équivaut à une augmentation de 3,41 %.

| date (31/12) | nombre d'entreprises | variation chiffres absolus | en | copies conformes en circulation | en | variation en % |
|--------------|----------------------|----------------------------|----|---------------------------------|------|----------------|
| 2011 | 39 | - 1 | | 485 | + 16 | + 3,41 % |
| 2010 | 40 | + 1 | | 469 | + 5 | + 1,08 % |
| 2009 | 39 | + 2 | | 464 | + 42 | + 9,95 % |
| 2008 | 37 | - 1 | | 422 | + 21 | + 5,24 % |
| 2007 | 38 | + 2 | | 401 | + 13 | + 3,35 % |
| 2006 | 36 | | | 388 | | |

Tableau récapitulatif: Transport international de voyageurs par route

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 2011 le formulaire de demande pour 2012 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.

L'entrée en vigueur du nouveau règlement (CE) n° 1072/2009 a entraîné certaines modifications, dont notamment la nécessité de disposer d'une licence communautaire et de copies conformes pour tout véhicule d'une MMA dépassant 3,5 tonnes. De plus, le règlement communautaire ne prescrit plus une durée fixe de cinq ans pour l'original de la licence communautaire, mais une durée maximale de dix ans. Tout comme l'ancien règlement (CEE) n° 881/92, le règlement (CE) n° 1072/2009 ne règle pas la durée de validité des copies conformes de la licence communautaire.

Le Département des Transports a ainsi modifié depuis le 4 décembre 2011 (entrée en vigueur du nouveau règlement communautaire) le système de délivrance dans le sens que tant l'original que les copies conformes de la licence communautaire sont délivrés pour une durée de trois ans calculée depuis la date anniversaire de l'original. Cette mesure avait été décidée ensemble avec le secteur économique concerné dans le cadre d'un groupe de travail « simplification administrative ».

En même temps, le Département des Transports a décidé de délivrer les attestations de conducteur pour une durée maximale de deux ans (auparavant un an).

Plus de détails peuvent être trouvés dans les communiqués à l'annexe sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2011/index.html>.

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports pour 2012 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, respectivement depuis le 4 décembre 2011 le règlement (CE) n° 1072/2009, 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 depuis.

En 2011, 77 attestations de conducteurs ont été délivrées à 30 entreprises pour 53 chauffeurs.

| année | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| nombre d'attestations de conducteurs émises | 59 | 49 | 50 | 81 | 80 | 77 |
| nombre d'entreprises concernées | 30 | 24 | 24 | 28 | 29 | 30 |
| nombre de chauffeurs concernés | 52 | 39 | 39 | 51 | 52 | 53 |

Nombre d'attestations de conducteurs

| nationalité | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------------------|------|------|------|------|------|
| algérienne | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| américaine | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 |
| angolaise | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| bosnie-herzégovine | 3 | 3 | 3 | 7 | 9 |
| brésilienne | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| cap-verdienne | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| congolaise | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| croate | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 |
| iranienne | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| iraquienne | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| marocaine | 1 | 2 | 3 | 2 | 1 |
| monténégrine | 0 | 0 | 7 | 10 | 13 |
| russe | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | |
|-----------------------|----|----|----|----|----|
| serbe | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 |
| serbe-et-monténégrine | 17 | 19 | 27 | 17 | 10 |
| turque | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ukrainienne | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| uruguayenne | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| yougoslave | 11 | 5 | 2 | 0 | 0 |
| inconnue / apatride | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |

Nationalité des chauffeurs (source: répertoire national)

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.

Le Département des Transports se fait représenter par des fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises dans différents groupes de travail communautaires et internationaux 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.

Le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes a ainsi introduit un catalogue d'infractions à sanctionner par un avertissement taxé au lieu d'une poursuite judiciaire. Ce catalogue est basé sur des travaux communautaires.

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

L'origine d'Euro Contrôle Route est le groupe de travail Contrôle du Benelux qui a été constitué en 1994. Depuis 1998 ce groupe de travail a entamé une coopération structurelle avec la France. Cette coopération entre les services de contrôle a été officialisée le 5 octobre 1999 à Luxembourg par la signature d'un arrangement administratif par les ministres des transports de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et de la France. Cette date a marqué le départ d'«Euro Contrôle Route», nom donné à cette coopération. 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 2011, le Luxembourg a organisé un séminaire de formation ECR. Par ailleurs, 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 2011, 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 1^{er} mai 2004 et 1^{er} janvier 2007.

Les régimes bilatéraux d'accès aux marchés des services de transports internationaux de marchandises par route se trouvent donc simplement reconduits pour l'année 2011.

| pays | régime juridique | observations / restrictions |
|--------------------|-----------------------|--|
| Albanie | libéralisation | valable pour bilatéral, transit et triangulaire |
| Bélarus | libéralisation | valable pour bilatéral, transit et triangulaire |
| Bosnie-Herzégovine | libéralisation | valable pour bilatéral, transit et triangulaire |
| Croatie | libéralisation | valable pour bilatéral, transit et triangulaire |
| ERY Macédoine | libéralisation | valable pour bilatéral, transit et triangulaire |
| Maroc | soumis à autorisation | autorisations au voyage; valables pour bilatéral, transit et triangulaire |
| Moldavie | soumis à autorisation | autorisations au voyage; valables pour bilatéral, transit et triangulaire |
| Monténégro | soumis à autorisation | autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit |

| | | |
|---------|-----------------------|--|
| Russie | soumis à autorisation | autorisations au voyage et autorisations annuelles; valables pour bilatéral, transit et triangulaire |
| Serbie | soumis à autorisation | autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit; certaines autorisations aussi valables pour triangulaire |
| Turquie | soumis à autorisation | autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit; triangulaire admis pour véhicules luxembourgeois si le pays tiers est la Belgique ou les Pays-Bas |
| Ukraine | libéralisation | valable pour bilatéral, transit et triangulaire |

Accords bilatéraux entre le Luxembourg et les Etats tiers:

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.

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 2011, aucune autorisation pour transport triangulaire n'a été demandée par les transporteurs luxembourgeois.

| pays | régime juridique | observations / restrictions |
|-----------|-----------------------|--|
| Allemagne | libéralisation | |
| Autriche | soumis à autorisation | |
| Belgique | libéralisation | |
| Bulgarie | soumis à autorisation | |
| Chypre | interdiction | |
| Danemark | libéralisation | |
| Espagne | restriction | le trajet le plus court doit transiter par le Luxembourg |
| Estonie | soumis à autorisation | |
| Finlande | soumis à autorisation | |
| France | restriction | le trajet le plus court doit transiter |

| | | par le Luxembourg |
|--------------------|-----------------------|-------------------|
| Grèce | interdiction | |
| Hongrie | libéralisation | |
| Irlande | libéralisation | |
| Italie | interdiction | |
| Lettonie | soumis à autorisation | |
| Lituanie | soumis à autorisation | |
| Malte | interdiction | |
| Pays-Bas | libéralisation | |
| Pologne | libéralisation | |
| Portugal | libéralisation | |
| République tchèque | libéralisation | |
| Roumanie | soumis à autorisation | |
| Royaume-Uni | libéralisation | |
| Slovaquie | libéralisation | |
| Slovénie | libéralisation | |
| Suède | soumis à autorisation | |
| Islande | interdiction | |
| Liechtenstein | libéralisation | |
| Norvège | interdiction | |
| Suisse | libéralisation | |

Depuis l'entrée en vigueur de l'accord entre l'Union européenne et la Suisse, 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.

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.

En 2011, le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes a remplacé le règlement grand-ducal modifié du 13 octobre 2006. Le nouveau règlement apporte quelques changements majeurs, notamment en ce qui concerne le champ d'application ainsi que la possibilité de décerner 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.

6.6.2. Paquet transport routier

En 2007, la refonte 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 a été lancée.

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 sont entrés en vigueur le 4 décembre 2011, à l'exception des dispositions relatives au cabotage du règlement (CE) n° 1072/2009, qui sont déjà entré en vigueur le 14 mai 2010, et des dispositions du règlement (CE) n° 1073/2006 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, qui sont entré en vigueur le 4 juin 2010.

Un projet de règlement grand-ducal pour l'exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 a été élaboré au deuxième semestre 2011 et devrait aboutir début 2012.

6.6.3. Eurovignette

L'Eurovignette est un droit d'usage commun qui est perçu depuis le 1^{er} 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. En 2011, la Belgique avait assuré la présidence du CoCom.

En 2011, la directive 2011/76/UE modifiant la directive 1999/62/CE a été adoptée le 27 septembre 2011 et devra être transposée jusqu'au 16 octobre 2013, ce qui nécessitera une modification de l'Accord « Eurovignette » de 1994.

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 2011, le Forum a porté sur le thème « Des Transports pour la Société ». 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'efficacité 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 a 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 2011, 37.924 autorisations annuelles et 14.136 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 2011 16 autorisations annuelles (12 Euro III et 4 Euro V) ont été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 450 autorisations annuelles.

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 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 a été appliqué pour la première fois 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 2011, aucune commission mixte ne s'est réunie, ce qui s'explique par la politique restrictive adoptée dans le domaine des transports routiers depuis 1999 par les gouvernements successifs ainsi qu'un manque de ressources humaines.

7. Administration des enquêtes techniques (AET)

7.1. Contexte général

Ayant été créée en 2008, l'Administration des enquêtes techniques (AET) peut faire valoir un bilan pour l'année 2011 qui s'inscrit dans une démarche de continuité et d'expansion des activités d'investigation et d'analyse des incidents graves, respectivement des accidents, survenus dans les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial ainsi que des chemins de fer.

A cette activité principale viennent s'ajouter tout au long de l'année les missions de représentant national auprès des diverses organisations européennes et internationales chargées de la réglementation et des conventions en matière d'enquêtes de sécurité.

Dans ce contexte, l'Administration des enquêtes techniques, gère les bases de données des incidents graves, respectivement des accidents, survenus sur le territoire luxembourgeois ou impliquant un navire respectivement un aéronef immatriculé au Luxembourg.

7.2. Contexte fonctionnel

Le cadre de l'AET a été renforcé fin 2011 par l'entrée en service d'un ingénieur en mécanique. L'effectif de l'Administration s'élève ainsi à 3 fonctionnaires. Dans une première phase, le nouveau collaborateur suivra les cours prévus pour les fonctionnaires stagiaires à l'INAP. Par la suite, une formation de base dans le domaine des enquêtes de sécurité devra être accomplie. Cette formation sera suivie par des formations thématiques dans les domaines de transport qui font partie du champ d'application de l'AET.

7.3. Contexte législatif

Le cadre législatif national subit continuellement des modifications et autres adaptations pour tenir compte des évolutions au niveau communautaire et international en matière d'enquêtes de sécurité dans les domaines de transport sous la compétence de l'AET.

7.3.1. Titres de légitimation

Le règlement grand-ducal du 21 septembre 2011 définissant les modalités de délivrance, d'utilisation et de retrait des titres de légitimation du personnel de l'Administration des enquêtes techniques désigné pour exercer la fonction d'enquêteur, des enquêteurs désignés externes à ladite Administration et des experts dans le cadre des enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer a été publié au Mémorial du 19 octobre 2011.

Le titre de légitimation, émis par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, autorise son détenteur à exercer la fonction d'enquêteur conformément aux dispositions de la loi du 30 avril 2008 portant création de l'AET.

7.3.2. Transposition de la directive 2009/18/CE et règlements liés a cette directive dans le secteur maritime

La directive établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes a été adoptée par le Parlement Européen le 23 avril 2009. Elle a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 13 octobre 2011 et publiée au journal officiel le 19 octobre 2011.

Conformément à l'article 10 de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement d'exécution (UE) N°651/2011 portant adoption des règles de fonctionnement du cadre de coopération permanente établi par les Etats membres en collaboration avec la Commission a été mis en application le 5 juillet 2011.

De même, en application de l'article 5, paragraphe 4, de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) N°1286/2011 portant adoption d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer a vu le jour le 9 décembre 2011.

7.4. Coopération européenne

Dans le but d'une approche commune et harmonisée en matière d'enquêtes de sécurité, dans les trois domaines d'attribution, il est important que les entités d'enquêtes disposent d'un réseau qui leur permette d'échanger leurs expériences et de renforcer la coopération entre Etats. Cette démarche est aussi encouragée par la Commission et a abouti à la création d'une telle structure dans les trois secteurs de transport qui sont l'aviation civile, le transport maritime et les chemins de fer.

7.4.1. Coopération dans le secteur maritime

Dans le secteur maritime, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) a instauré en 2006 un groupe de travail appelé « Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accident Investigation (CTG CMAI) » dont le but était de faciliter les échanges d'informations, la coopération et l'assistance entre, d'une part les organismes d'enquête dans les Etats Membres et les Etats EFTA, et d'autre part l'EMSA.

En 2011, les règles de fonctionnement d'une nouvelle structure appelée cadre de coopération permanente « PCF » a été adopté sous forme du règlement d'exécution (UE) N°651/2011. La première réunion du « PCF » se tiendra au cours du premier trimestre 2012 dans les locaux de l'EMSA.

7.4.2. Coopération dans le secteur de l'aviation civile

Suite à l'adoption du règlement (UE) No 996/2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, les Etats Membres ont mis en place un réseau européen des autorités d'enquête de sécurité dans l'aviation civile appelé « ENCASIA ». Ce réseau est composé des préposés des entités d'enquêtes de sécurité des Etats Membres et de leurs représentants. Son but principal est de formaliser et de renforcer la coopération existante entre agences, d'améliorer la qualité des enquêtes de sécurité par l'échange d'expériences et d'assister la Commission dans le développement de la

réglementation et de la politique en matière d'enquêtes sur les accidents. Les trois premières réunions dudit réseau se sont tenues à Bruxelles en 2011.

Il importe de préciser que le réseau « ENCASIA » s'est construit en grande partie sur les expériences acquises par le conseil des autorités européennes d'enquêtes de sécurité dans l'aviation « CEASIA », dont la création remonte à l'année 2006.

7.4.3. Coopération dans le secteur des chemins de fer

L'Agence européenne ferroviaire « ERA » coordonne depuis 2008 le réseau des entités nationales d'enquêtes « NIB Network ». Les objectifs de ce réseau sont :

- l'échange d'expériences ;
- le développement de méthodes d'enquêtes communes ;
- la définition de principes communs pour le suivi des recommandations de sécurité ;
- l'adaptation des enquêtes en tenant compte des progrès techniques et scientifiques.

Des groupes de travail peuvent être créés pour étudier des domaines spécifiques identifiés par le réseau lors des réunions plénières. Le réseau s'est réuni à 4 reprises en 2011.

7.5. Formations

Les dispositions communautaires et internationales en matière d'enquêtes de sécurité dans les domaines de transport visés par la loi du 30 avril 2008 requièrent du personnel de l'AET une compétence de base dans ces secteurs afin d'être en mesure de mener à bien une enquête de sécurité. Il importe dès lors de suivre régulièrement des formations continues et autres cours de perfectionnement dans les secteurs de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial et des chemins de fer.

En 2011, le personnel de l'Administration a suivi, en tout, 10 jours de formation dans les domaines précités. Ces formations ont toutes été assimilées aux cours de formation continue organisés par l'Institut national de formation publique (INAP).

7.6. Evènements dans les divers domaines de transport

7.6.1. Aviation civile

Toucher de queue de l'aéronef de type Bombardier DHC-8-402 immatriculé LX-LGA à l'aéroport de Luxembourg le 20 janvier 2011 à 8h57 UTC

Le 20 janvier 2011, à 08h57 UTC, l'avion Luxair de type 'Dash 8 - Q400', immatriculé LX-LGA, effectuant le vol retour Francfort-Luxembourg, a fait un toucher de queue à l'atterrissage sur la piste 24 de l'aéroport de Luxembourg. Il y avait 38 passagers et 4 membres d'équipage à bord de l'aéronef. Un membre de l'équipage cabine, assis à l'arrière de l'avion, a été blessé légèrement.

Au vu des dégâts importants à la structure arrière de l'aéronef, l'évènement a été classifié comme accident conformément aux dispositions en vigueur. Une enquête de sécurité a été

ouverte par l'AET et le rapport est en cours d'élaboration. Un rapport intermédiaire sera émis au cours du 1^{er} trimestre 2012.

Crash de l'aéronef de type Cirrus SR20 dans la région de Cairo Montenotte en Italie en date du 23 juin 2011 vers 10h00 UTC

L'avion privé Cirrus SR20 immatriculé LX-MPR a effectué un vol selon les règles de vol à vue (VFR) de Cannes (LFMD) à destination de Vérone Boscomantico (LIPN). En cours de route, l'avion est entré dans une couche de nuages et s'est écrasé sur un flanc de montagne dans la région de Cairo Montenotte. Les 3 occupants ont trouvé la mort à l'impact de l'aéronef.

Les autorités compétentes italiennes ont ouvertes une enquête de sécurité, l'AET participe en qualité de représentant accrédité de l'Etat d'immatriculation. L'enquête est en cours.

Alerte de proximité sol déclenché lors du vol Luxair 3837 à l'approche de l'aéroport de Madrid le 4 août 2011 vers 17h50 UTC

Lors de l'approche ILS du vol Luxair à destination de Madrid-Barajas (LEMD), l'équipage a reçu une clairance par le contrôleur pour descendre à 5000 pieds. Pendant la descente, à une altitude d'environ 6700 pieds, une alarme « terrain, terrain » suivi de « terrain, pull up » a été déclenchée à bord de l'aéronef par le système d'alerte de proximité sol EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System). L'équipage a immédiatement interrompu la descente et a regagné une altitude sûre.

L'événement a été classifié comme incident grave par les autorités espagnoles et une enquête de sécurité est en cours. L'AET y participe en qualité de représentant accrédité de l'Etat d'immatriculation et de l'opérateur.

Rapport en cours : Collision d'un avion Cargolux de type Boeing 747-400 F avec une camionnette sur la piste 24 à l'aéroport de Luxembourg le 21 janvier 2010

Le rapport de l'enquête de sécurité sur l'accident entre le B747 et le véhicule sur la piste d'atterrissage est en phase finale. Une version préliminaire a été envoyée à EUROCONTROL pour consultation fin décembre 2011. Les commentaires pertinents seront intégrés au rapport final. La version de consultation du rapport final sera par la suite envoyée aux partis concernés conformément aux dispositions en vigueur.

7.6.2. Transport maritime et fluvial

Evènements dans le secteur du transport fluvial en 2011

Une procédure de notification a été établie avec le Service de la navigation fluviale. Dans le cas de la Moselle, il importe de noter que la souveraineté est exercée en commun par l'Allemagne et le Luxembourg sur 36 km. Une coopération et un échange d'informations ont ainsi été mis en place avec les services de police fluviale de Sarre et de Rhénanie-Palatinat.

| Bateau | Description de l'évènement |
|---------------|---|
| MS Klasarina | En entrant l'écluse de Stadtbredimus, le bateau cargo a touché le fond de l'écluse causant des dégâts mineur. |

| | |
|--------------------------|---|
| FGS Roude Leiw | Après avoir retiré la dernière amarre du bateau, l'employé de la société marchait le long du quai pour embarquer lorsqu'il glisse dans un trou sur le quai, l'entraînant dans une chute violente et causant une grave entorse à sa cheville droite. |
| Cobia Challenger 117 | Dans le port de Schwebsange, la petite embarcation a coulé suite à un joint moteur défectueux. |
| Petites embarcations (2) | Pendant que l'embarcation « A » larguait un skieur nautique dans l'eau à hauteur du quai de Palzem, l'embarcation « B » (tirant également un skieur) passait entre le skieur dans l'eau et le quai, accrochait la ligne de traction et arrachait le point de fixation de l'embarcation « A ». |
| FGS Roude Leiw | Pendant que FGS Roude Leiw attendait dans l'écluse de Stadtbredimus, un deuxième bateau cargo vide, GMS Menranda, s'approchait de l'entrée de l'écluse à une vitesse de 16 km/h. Le cargo coupait ses moteurs, mais les vagues créées à l'avant de celui-ci faisait tanguer le Roude Leiw, arrachant les lignes d'amarrage à la poupe et le projetant contre le mur de l'écluse. A l'intérieur du Roude Leiw, un grand nombre de vaisselle et de bouteilles non sécurisées tombait par terre. |

Evènements dans le secteur du transport maritime en 2011

Divers accidents et incidents graves ont engendré l'ouverture d'une enquête technique par l'AET en coopération avec les autres Etats concernés. Les événements énumérés 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 et communautaires, ont procédé à une enquête de sécurité.

| Navire | Description de l'évènement |
|---------------------|---|
| SV PIROPO IV | Ancré dans la baie des Grenadines, le voilier « SV PIROPO IV » a été heurté de plein fouet par le vaisseau « MY Seawolf » suite à un problème technique de direction. La collision a causé des dégâts matériels importants. Il n'y a pas eu de blessés. |
| MV THETIS | Pendant le déchargement dans le port de Bremerhaven, un container s'est détaché et est tombé à l'eau. |
| JUB VAGANT | Deux piliers de la plate-forme de forage étaient restés bloqué dans le fond marin. A cause de la marée montante, l'équipage au nombre de 16 a dû être évacué d'urgence. Aucun blessé. |
| MV NORJAN | Pendant le déchargement à Emden, un membre de l'équipage a été blessé au visage et au bras à cause d'une cassure/rupture de chaîne. |
| MV CHARLES DARWIN | Pendant le nettoyage de la tête de dragage près de la côte d'Itajai, Brésil, une barre de fer éjectée de la tête de dragage a blessé un membre de l'équipage à la jambe. |
| BOURBON LIBERTY 101 | Pendant le remorquage de la barge « JASCON 47 » vers Port Harcourt, Nigeria, le vaisseau ENDEAVOUS STRAIT venant à contre-sens avec pilote à bord avait mal négocié sa route et a heurté la barge. |
| MT ACAMAR | Au large de Port Elisabeth, Afrique du Sud, naviguant dans des conditions météorologiques sévères/défavorables, une vague puissante a heurté un marin à bord qui s'est cassé la jambe en tombant. |
| MV FERRET | Le vaisseau « MV FERRET » était ancré dans le port d'Owendo, |

| | |
|------------------------|---|
| | Gabon, quand il était heurté par le navire CMA CGM « COLIBRY » pendant ses manœuvres d'accostage. |
| MV CHARLES DARWIN | Naviguant au large d'Itajaí, Brésil, un feu s'est propagé dans le compartiment moteur du « MV CHARLES DARWIN ». Aucun blessé. |
| MV CRYSTAL DIAMOND | Pendant la manœuvre d'accostage à Stettin, le vaisseau a heurté la jetée suite à une coupure générale de courant. |
| SY ALLURES | Naviguant au large de St Florent, Corse, par rafales de vents violents, le mât du voilier s'est brisé et, en tombant, a blessé le second officier mortellement à la tête. |
| MV BOURBON LIBERTY 215 | Lors du ravitaillement de la plate-forme « High Island 7 » au large du Nigeria, le vaisseau a heurté le pilier arrière de la plate-forme. |
| MV MARFRET NIOLON | Au large d'Alger, un feu s'est propagé dans le compartiment moteur, causant de dégâts importants. Le Navire est remorqué dans le port d'Alger. |
| MV DN206 | Au large de Tuticorin, Indes, le marin devait accoupler des pipelines flottants quand soudainement une corde d'amarrage s'est cassé net et a touché le marin dans le dos. Celui-ci est tombé et s'est heurté la tête contre un bollard. Il est décédé peu de temps après à la suite de ses blessures. |
| MV MARIEKE | Le vaisseau « MV MARIEKE » était ancré dans le port de Riga, quand il a été heurté par le navire « DMITRIJS » pendant des manœuvres d'amarrage. |
| MV BOURBON LIBERTY | Un membre d'équipage a glissé dans les locaux de la cuisine et s'est blessé. Il a dû être transféré à un hôpital. |
| MV CHARLOTTA | Pendant les manœuvres d'amarrage, le navire « MV CHARLOTTA » a heurté le vaisseau « HANS CONFIDENCE », causant des dégâts aux deux navires. |
| MV IBN BATTUTA | Un membre de l'équipage est écrasé par une porte étanche hydraulique. Il succombe à ses blessures. |
| MV ALVAR NUNEZ CDV | Pendant l'opération de vidange de ses matériaux de dragage, le navire « MV ALVAR NUNEZ CDV » est attiré par les vagues du vaisseau « IKAN BAGANG » passant à proximité et a heurté la proue de celui-ci. |
| MV BOURBON LIBERTY 233 | Pendant le remorquage de la plate-forme « TRIDENT 8 » vers Port Gentil à l'aide de plusieurs remorqueurs, le navire a échoué dans le chenal et a été heurté par la plate-forme |
| MV BOURBON LIBERTY 247 | Un feu s'est propagé dans le compartiment moteur pendant le séjour à Port Harcourt, Nigeria. Aucun blessé n'est rapporté. |

7.6.3. Chemins de fer

En 2011, il n'y a pas eu d'évènements nécessitant l'ouverture d'une enquête de sécurité dans le domaine des chemins de fer.

Rapport en cours: Accident de travail mortel sur le réseau tertiaire à Differdange – 3 février 2009

La version préliminaire du rapport sur l'accident de travail mortel dans la nuit du 3 février 2009 sur le réseau tertiaire à Differdange a été distribuée fin décembre 2011 aux partis impliqués pour consultation. Les commentaires éventuels seront examinés et, le cas

échéant, intégrés ou rajoutés au rapport. Le rapport final sera publié au courant du 1^{er} trimestre 2012.

7.7. Statistiques

7.7.1. Aviation civile

| CATEGORIE AERONEF | PHASE | TYPE OPERATION | ACCIDENTS | INCIDENTS GRAVES | INCIDENTS | TOTAL PAR CATEGORIE |
|-----------------------------|--------------|-------------------|-----------|---------------------|-----------|------------------------|
| Avion > 2250 kg | Atterrissage | Commercial | 1 | 1 | 0 | 2 |
| Avion < 2250 kg | Atterrissage | Loisirs | 1 | -- | 0 | 1 |
| TOTAL PAR CLASSEMENT | | | 2 | 0 | 0 | 3 |
| | | | | | | TOTAL |

7.7.2. Transport fluvial et maritime

| POS. | SECTEUR | ACCIDENTS | INCIDENTS GRAVES | INCIDENTS | TOTAL PAR CATEGORIE |
|-----------------------------|----------|-----------|---------------------|-----------|------------------------|
| 1 | Maritime | 3 | 7 | 10 | 20 |
| 2 | Fluvial | -- | -- | 6 | 6 |
| TOTAL PAR CLASSEMENT | | 3 | 7 | 16 | 26 |
| | | | | | TOTAL |

Evènements fluviaux

| Types d'accidents | Abordage | Contacts | Incendies | Chavirages | Naufrages | Echouages | Incidents | Homme à la mer | Total | Equipages | | Passagers | |
|-------------------|----------|----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|----------------|-------|-----------|---------|-----------|---------|
| | | | | | | | | | | tués | blessés | tués | blessés |
| Année | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | | | 1 | | | | | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2010 | | 2 | | | | | 1 | | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 2011 | | 1 | | | | 1 | 3 | | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 |

Evènements maritimes

| Types d'accidents | Abordage | Contacts | Incendies | Chavirages | Naufrages | Echouages | Incidents | Homme à la mer | Total | Equipages | | Passagers | |
|-------------------|----------|----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|----------------|-------|-----------|---------|-----------|---------|
| | | | | | | | | | | tués | blessés | tués | blessés |
| Année | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | | | | | | 3 | | | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2009 | 1 | | | | | 2 | 1 | | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2010 | 4 | 3 | | | | | 4 | 1 | 12 | 4 | 2 | 1 | 0 |
| 2011 | 7 | 1 | 3 | | | 1 | 9 | | 21 | 3 | 4 | 0 | 0 |

On remarque que le nombre d'évènements notifiés a augmenté d'année en année. La mise en place d'une entité permanente d'enquêtes de sécurité et les obligations internationales pressent les opérateurs de notifier tous les évènements.

Les événements notifiés ci-dessus sont enregistrés dans la base de données EMCIP auprès de l'agence européenne EMSA. Les rapports d'enquête de sécurité seront élaborés en conséquence et publiés.

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 | -- | -- | 1 | 1 |
| C | Incidents et accidents de manœuvre | -- | -- | 1 | 1 |
| D | Incidents et accidents dans la circulation des trains | -- | -- | 12 | 12 |
| E | Inc. et acc. de véhicules routiers sur les PN et dans les dépendances du service de l'exploitation | -- | -- | -- | 0 |
| F | Accidents de travail | -- | -- | -- | 0 |
| G | Accidents de personnes (y compris suicides) | -- | -- | 7 | 7 |
| H | Incendies, explosions | -- | -- | -- | -- |
| J | Délits | -- | -- | -- | -- |
| K | Evènements naturels | -- | -- | -- | -- |
| L | Manifestations, grèves,... | -- | -- | -- | -- |
| M | Autres évènements extraordinaires | -- | -- | -- | -- |
| | TOTAL PAR CLASSEMENT | -- | -- | 21 | 21 |
| | | | | | TOTAL |