



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département des transports

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2012

MAI 2013

Pour en savoir plus, le présent rapport comporte des renvois vers des documents supplémentaires disponibles en ligne sur www.mt.public.lu, site du ministère du Développement durable et des Infrastructures, **Département des transports.**

DEPARTEMENT DES TRANSPORTS

Table des matières

1. Circulation et sécurité routières	3
1.1. La formation et l'éducation routières	3
1.2. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg	17
1.3. Les homologations automobiles	19
1.4. Les transports exceptionnels	21
1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne	22
1.6. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière	23
2. Chemins de fer	26
2.1. Les initiatives législatives	26
2.2. Les raccordements ferroviaires internationaux	28
2.3. Administration des Chemins de Fer (ACF)	30
2.4. La sécurité dans l'entreprise CFL	34
2.5. La sécurité ferroviaire	35
2.6. La santé et la sécurité au travail	36
2.7. La qualité au sein de l'entreprise des CFL	36
2.8. La sûreté aux CFL	37
2.9. La protection de l'environnement aux CFL	38
2.10. Le transport de fret – CFL cargo	39
2.11. Les Ressources Humaines des CFL	63
2.12. Les installations fixes et les équipements	63
2.13. Le matériel roulant	71
2.14. Les transports publics	72
3. Transports publics par route	77
3.1. Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR)	77
3.2. Late Night Bus	81

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)	82
3.4.	Le Novabus	89
3.5.	Communauté des Transports (CDT)	90
4.	Transports aériens	101
4.1.	Direction des transports aériens	101
4.2.	Direction de l'aviation civile (DAC)	106
4.3.	Administration de la navigation aérienne (ANA)	126
5.	Navigation intérieure	136
5.1.	Activité législative	136
5.2.	Activités internationales	136
5.3.	Service de la navigation	139
5.4.	Port de Mertert	148
6.	Transports routiers	150
6.1.	Licences communautaires	150
6.2.	Emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers	152
6.3.	Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises	152
6.4.	Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route »	153
6.5.	Relations bilatérales	154
6.6.	Activité au niveau communautaire	156
6.7.	Activité au niveau international	158
7.	Administration des enquêtes techniques (AET)	160
7.1.	Contexte général	160
7.2.	Contexte fonctionnel	160
7.3.	Contexte législatif	160
7.4.	Coopération européenne	161
7.5.	Formations	162
7.6.	Evènements dans les divers domaines de transport en 2012	162
7.7.	Statistiques pour l'année 2012	166

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 2012 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 « Lëtzebuurger 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 15 et 28 avril 2012 avec le slogan « Fit for your bike » pour des titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A (motocycle) ensemble avec le 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 que la vitesse reste un des grands problèmes de l'insécurité routière et constitue toujours la cause principale des accidents graves et mortels la campagne de sensibilisation «*La vitesse fait des orphelins et des veuves – Levez le pied!!*» a été lancée en mai 2012.

Les objectifs de la campagne étaient:

- de rappeler aux automobilistes la réglementation en matière de limitations de vitesse
- de rappeler qu'il est essentiel de rester attentif à tout moment afin de pouvoir faire face à toute situation imprévue
- sensibiliser les usagers de la route pour l'importance de respecter les limitations de vitesse, les distances de sécurité et d'adapter sa vitesse si cela s'impose.

Le Ministère a également soutenu la 2^e journée pour jeunes conducteurs au Luxembourg, le « Young Drivers Day », organisée en date du 16 juin 2012 par la Jugendtreff a.s.b.l. du 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. Le pilote DTM Bruno Spengler était présent pour partager ses expériences avec les jeunes conducteurs.

Finalement, une deuxième campagne de sensibilisation en octobre 2012 avait, identique à celle de 2011, 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. En outre, elle avait comme but d'informer les usagers de la route sur les dispositions de la nouvelle loi en matière de pneus d'hiver qui venait d'entrer en force.

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 originaires d'un pays tiers par rapport à l'Espace Économique Européen et résidant au Luxembourg;
- l'émission de duplicata de permis à la suite d'un vol, d'une perte ou de 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;
- la délivrance des cartes à mémoire électronique requises pour la mise en route, l'utilisation, le paramétrage, le calibrage et la vérification des tachygraphes numériques.

En 2012, le nombre des dossiers traités a été de 52.109, soit une progression de 1,5 % par rapport à l'année précédente (voir annexe I sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2012/index.html>).

1.1.2.2. Les examens théoriques

Comparé aux années avant 2010, où seulement la moitié des candidats réussissaient l'examen dès le premier essai, la situation a complètement changé depuis 2010. La raison en est le nouveau questionnaire-type (introduit en mai 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. Le degré de difficulté nettement moindre de ce type d'examen a fait augmenter en conséquence les chances de réussir l'épreuve dès le premier essai.

Le taux de recalage, qui a encore été de l'ordre de 50 % en 2009, est dès lors tombé en 2011 à 12,7 %, faisant diminuer en conséquence le nombre total des examens théoriques (moins de 10.000 examens en 2011 et 2012).

Pour plus de détails concernant l'examen théorique, voir annexe II sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2012/index.html> .

1.1.2.3. Les examens pratiques

L'année 2012 a connu une légère hausse (de 0,7 %) du nombre des examens pratiques par rapport à l'année 2011. Le haut niveau du nombre des examens pratiques en 2011 et 2012 s'explique par l'augmentation décrite ci-avant du taux de réussite à l'épreuve théorique. La conséquence en fut un effet de congestion des auto-écoles et du Service 'Examens pdc' de

la SNCT, avec un nombre plus important de candidats prêts à passer l'épreuve pratique. Alors qu'il s'agit en l'occurrence d'un phénomène 'passager', la situation va de nouveau se normaliser dès l'année 2013.

En 2012, le nombre des candidats au permis de conduire de la catégorie 'B' a représenté à lui seul 82,2% des examens à passer. Les intéressés ne passent en effet 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, ceci en raison de l'investissement financier important que représente en général l'extension de la validité d'un permis de conduire à d'autres catégories.

Après une évolution régressive entre 2007 à 2011, la formation des jeunes conducteurs par le biais de la conduite accompagnée a nettement regagné en intérêt, avec en 2012 un taux de 25,1%.

De 2008 à 2011, le taux de réussite à l'épreuve de conduire pratique avait progressivement diminué. Une inversion de tendance a toutefois eu lieu en 2012, où le taux de réussite à cette épreuve est remonté à 55,0%. Il en est par contre tout autrement pour les candidats-conducteurs ayant opté pour la conduite accompagnée, pour lesquels la hausse importante de leur nombre (+34,5% par rapport à 2011) a engendré d'une année à l'autre une réduction du taux de réussite à l'examen de conduire pratique de 75,6% à 67,7%.

Les données chiffrées sur l'examen pratique peuvent être consultées à l'annexe III sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2012/index.html>.

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

Pour l'évolution du nombre des certificats de formation ADR délivrés, consulter l'annexe IV sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2012/index.html>.

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

Depuis l'introduction de celles-ci en septembre 2005, la société SNCA gère pour compte du ministère la délivrance des cartes à mémoire électronique, prescrites par le Règlement (CE) n°2135/98.

Ces cartes sont nécessaires en relation avec les tachygraphes numériques aux fins de:

- leur calibrage et paramétrage (' carte-atelier ')
- leur mise en route et utilisation (' carte-conducteur ')
- leur contrôle (' carte-contrôleur ')
- la gestion des données y enregistrées (' carte-entreprise ')

La progression importante depuis 2010 du nombre de cartes délivrées par rapport aux années antérieures s'explique par le fait que depuis lors 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/2012/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	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Séances	106	113	106	107	127	122	98
Personnes convoquées, dont stagiaires	407 21	441 19	400 34	362 15	465 20	481 27	381 26
Retraits du permis de conduire, dont stagiaires	44 3	47 2	52 11	35 4	74 8	75 6	59 7
Refus de délivrance ou de renouvellement	43	29	29	28	39	47	38
Restrictions du droit de conduire	75	95	76	63	86	64	48
Restitutions intégrales du permis	83	29	61	54	96	115	112
Restitutions partielles du permis	91	163	96	35	24	40	38
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	2	0	3	1	1	4	4
Autres (examens de contrôle, accord demande en obtention, etc.)	/	/	/	/	/	/	41

Il résulte du tableau ci-dessus, que les activités de la Commission spéciale au cours de 2012 sont en légère régression par rapport à l'année 2011.

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

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.

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 340, 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 102 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 service Contentieux et permis à points 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.

Enfin, pour être complet, il importe de savoir que le Service contentieux et permis à points a fait procéder en 2012 à 697 enquêtes, effectuées par la Police grand-ducale. 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 multirécidivistes.

En 2012, le Service contentieux et permis à points a adressé 690 avertissements écrits à des conducteurs stagiaires ou autres, afin d'attirer leur attention sur le comportement négatif en matière de conduite automobile.

1.1.3.2. La Commission médicale

Pour l'année 2012, 1080 personnes ont été convoquées lors de 193 séances et plus de 5.000 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, l'examinateur en chef a procédé à 45 examens de contrôle pratique, afin de constater les capacités physiques de personnes présentant un handicap ou un état de santé affaibli.

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

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

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

Activités de la Commission médicale :

Statistiques générales	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de séances	230	262	278	228	193
Nombre de personnes convoquées	1.154	1.166	1.147	1.110	1.080
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	3.996	4.473	3.508	3.125	2.956
Dossiers soumis à la Commission médicale					
Nombre total de dossiers	6.835	7.622	6.923	6.053	5.681
Dont première obtention d'un permis	184	136	160	175	147
Extension de catégorie du permis	48	49	44	65	52
Transcription d'un permis	23	42	29	53	39
Renouvellement d'un permis	2.185	2.213	1.684	1.452	1.242
Dispense du port de la ceinture de sécurité	17	6	11	9	7
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc.)	108	162	142	332	131
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	2.203	2.442	2.887	2.819	2.893
Réexamens périodiques	2.032	2.544	1.876	1.106	1.117
Restant à traiter (situation au 31.12.)	35	28	90	42	53

Dossiers avisés par la Commission médicale					
Notés pour réexamen périodique	1.625	1.833	1.228	909	910
Classés	3.232	3.570	2.930	2.462	1.935
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	210	229	207	160	137
dont renonciation volontaire de la part du titulaire	101	130	95	86	57
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	48	49	36	9	39
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	73	59	77	50	55
Restriction quant à l'usage du permis (par ex. trajets particuliers, ...)	12	1	4	1	2
Mainlevées partielles et restitutions, (données disponibles depuis 2006).	48	50	73	62	82

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 2.893 dossiers en 2012.

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 2012 ce sont 372 arrêtés ministériels qui ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 82 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire.

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 2012, 57 personnes ont renoncé pour des raisons médicales à leurs 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 2012 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.

Lorsque la Commission médicale vérifie et évalue les conditions de délivrance pour les cartes de stationnement pour des personnes handicapées, elle vérifie en même temps également 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 et permis à points.

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

	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de demandes dont	2.236	2.524	2.389	2.537	2.671
Nouvelles demandes	1.195	1.418	1.320	1.487	1488
En renouvellement	724	739	743	757	822
Duplicata	39	60	54	54	51
Refus	218	239	206	178	295
Convocations au contrôle médical	60	68	66	61	15
Total des cartes « Institutions »	32	59	62	55	43
En circulation au 31.12.	110	186	225	248	254

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 2012, 43 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 leurs 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, car ne présentant pas de handicap réel.

1.1.5. Examens théoriques « apprenti-instructeur »

Dans les attributions du Service Contentieux et permis à points, il convient encore de relever que le service a convoqué en 2012 un total de 67 candidats « apprenti-instructeur », dont 25 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 27 ont échoué, 4 ont été refusés et 11 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. Agréments ministériels

1.1.6.1. Agréments pour apprentis-instructeurs et instructeurs

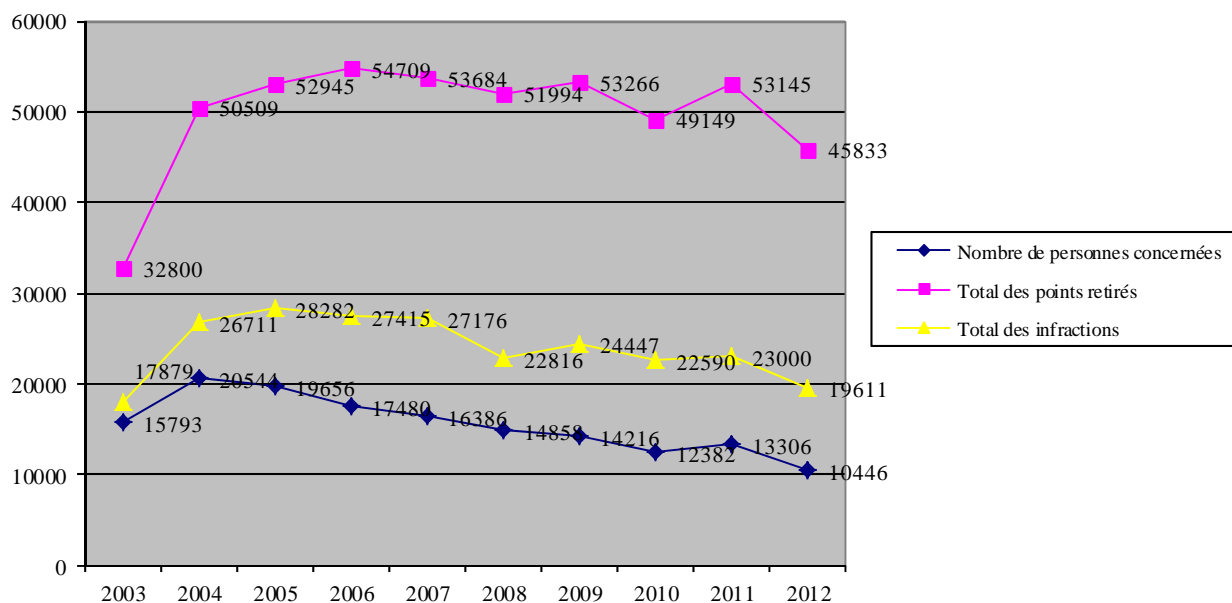
Il incombe encore au service de délivrer et de renouveler les agréments pour les apprentis-instructeurs et les instructeurs. En 2012 ce sont 94 agréments qui ont été délivrés.

1.1.7. « Permis à points »

D'une façon générale, l'année 2012 a été marquée par un recul des infractions traitées par rapport à 2011. En effet, entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2012, 45.833 points ont été retirés à 10.446 titulaires d'un permis de conduire, y compris les auteurs de multiples

infractions. 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 2012, les forces de l'ordre ont établi 14.233 avertissements taxés (14.565 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 27.323 points.

Il y a lieu de 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 18.402 points (67,34 %) du nombre total de points retirés suite à des avertissements taxés.

Pour 2012, 386 points (1,41%) ont été retirés suite à 193 avertissements taxés pour conduite sous l'influence d'alcool (taux d'alcoolémie inférieur à 0,8 g/l).

Actuellement, 45.717² personnes¹ font l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire retirés, 20.509² personnes (45,15%)² étaient titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, tandis que 25.601² personnes (56,37%)² étaient titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

(1 les personnes, dont les points ont été restitués ne sont plus prises en considération)

(2 la différence au niveau du Total des retraits résulte du double fait que certaines demandes cumulent transcription et 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

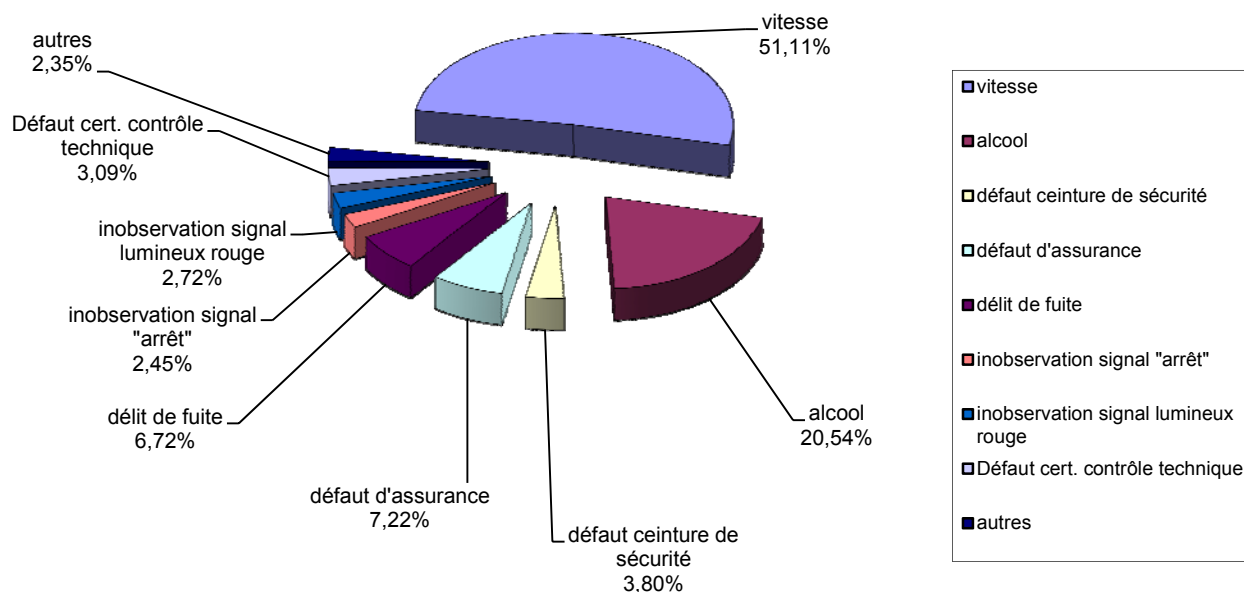
En l'année 2012, les tribunaux luxembourgeois ont prononcé 5.101 condamnations à l'encontre de 3.671 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 18.510 points.

Le détail des infractions se présente comme suit :

- alcool	9.030 points (48,78%)
- vitesse	5.026 points (27,15%)
- défaut d'assurance	1.336 points (7,22%)
- délit de fuite	1.244 points (6,72%)
- autres	1.874 points (10,13%)

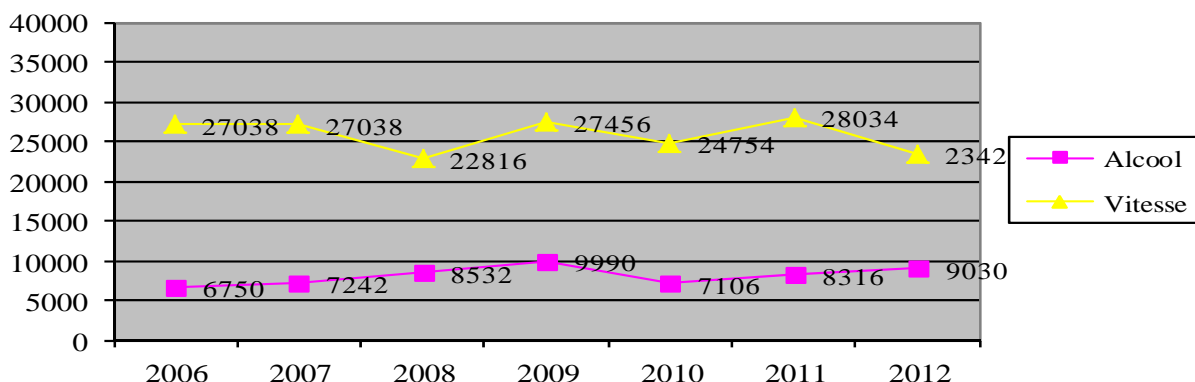
1.1.7.3. Les points (avertissements taxés et jugements confondus)

Du total de 45.833 points qui ont été déduits pendant l'année 2012, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent 23.428 points, soit 51,11%. 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 9.416 points, c'est-à-dire 20,54 %. Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 1.741 points, ce qui équivaut à 3,80%. Suivent par ordre décroissant, l'inobservation d'un signal de priorité « arrêt » avec le retrait de 1.126 points (2,45%), le défaut d'un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de 1.416 points (3,09%) ainsi que l'inobservation d'un signal lumineux rouge ayant entraîné le retrait de 1.248 points (2,72%).



L'alcool au volant et la vitesse excessive qui restent de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de 71,65 % des retraits de points opérés en 2012, ce qui se matérialise par 31.744 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

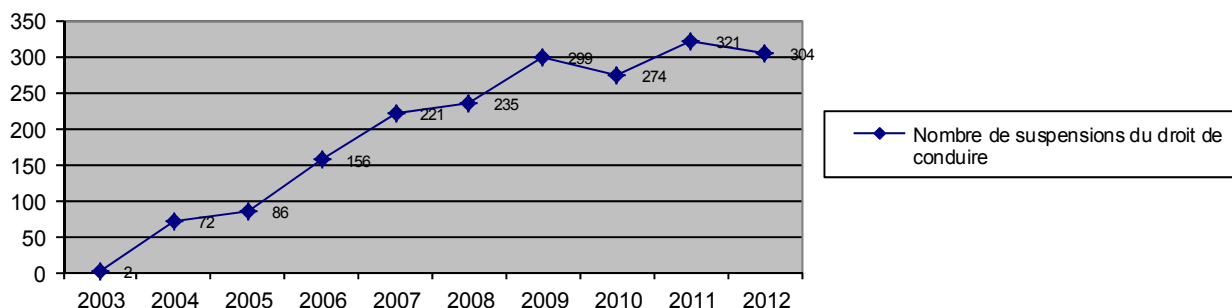
La situation des 155.067 personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 a évolué comme suit au courant des six dernières années :

Situation 31/12/12	Situation 31/12/11	Situation 31/12/10	Situation 31/12/09	Situation 31/12/08	Situation 31/12/07			
Total : 155.067	Total : 144.621	Total : 131.315	Total : 118.933	Total : 104.717	Total : 89.859			
99.238	85.278	71.906	57.053	42.440	26.573	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.)
3.756	4.305	4.751	5.620	6.917	8.103	personnes détiennent	11 points	
32.820	35.081	34.585	35.586	34.762	35.118	personnes détiennent	10 points	
1.405	1.647	1.891	2.306	2.794	3.232	personnes détiennent	9 points	
9.556	9.615	9.358	9.471	9.356	9.292	personnes détiennent	8 points	
784	935	1.104	1.331	1.495	1.543	personnes détiennent	7 points	
2.591	2.695	2.704	2.726	2.698	2.482	personnes détiennent	6 points	
582	679	788	814	810	702	personnes détiennent	5 points	
2.188	2.299	2.216	2.135	1.871	1.619	personnes détiennent	4 points	
396	149	423	415	401	330	personnes détiennent	3 points	
632	596	592	579	476	359	personnes détiennent	2 points	
164	195	16	208	163	106	personnes détiennent	1 point	
955	877	781	689	534	400	personnes détiennent	0 points	Suspension du droit de conduire pour 12 mois !

En 2012, les suspensions du droit de conduire pour solde de points nul a connu une progression pour atteindre le nombre de 304. En contrepartie, 224 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 et maintenant en l'année 2012 un recul de 17 unités), ce qui est illustré par le graphique suivant :

Evolution du nombre de suspensions du droit de conduire depuis 2003



Entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2012, 17.381 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 31/12/2012	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	Retrait de points encouru
8.119	8.590	8.640	9.266	9.834	10.210	à 2 reprises
2.747	3.055	3.245	3.481	3.541	3.372	à 3 reprises
1.172	1.322	1.447	1.567	1.471	1.138	à 4 reprises
1.042	1.128	1.169	1.128	933	651	à 5 reprises

1.1.7.6. Les informations en matière de permis à points

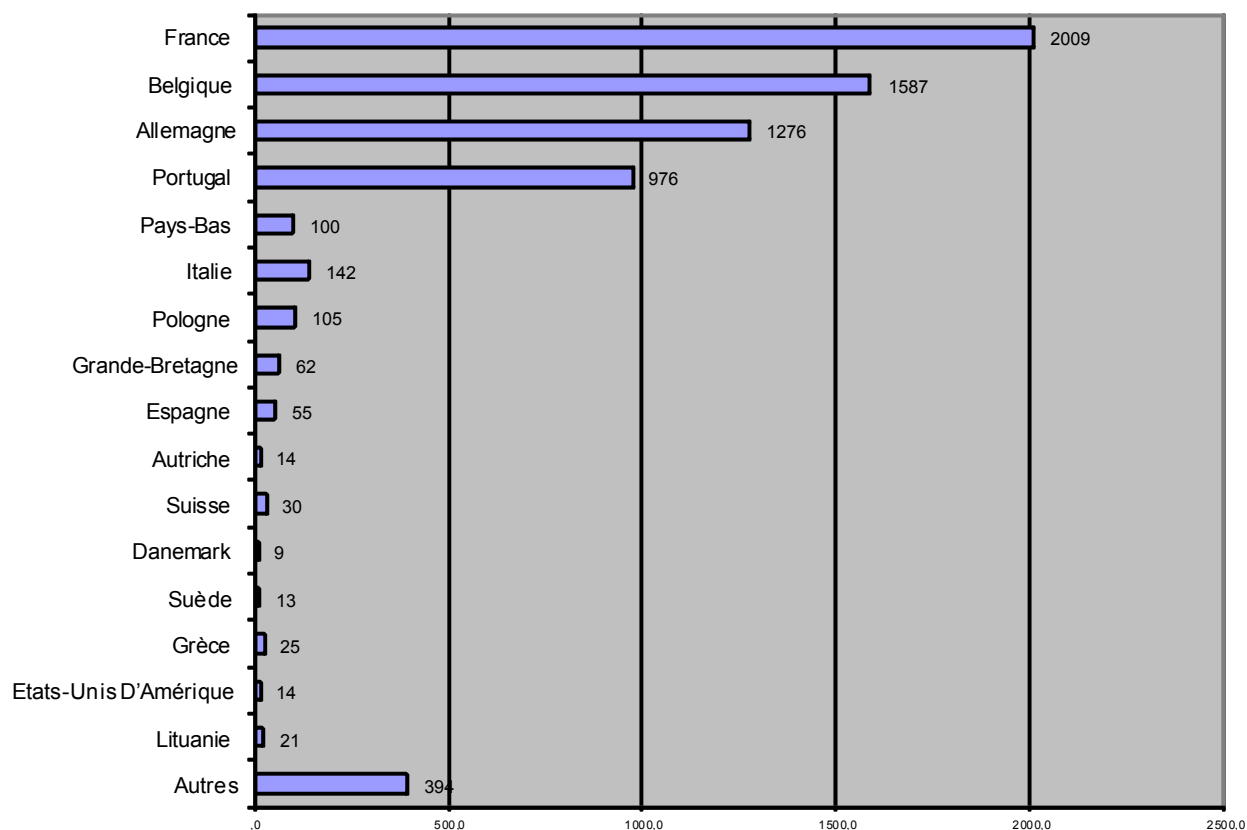
Au courant de l'année 2012, 19.263 courriers recommandés ont été envoyés suite à une réduction de points, dont 5.313 (27,58%) lettres à destination d'adresses étrangères.

En 2012, 17.381 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 2012, 6.922 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 2012, ± 328 personnes se sont inscrites afin de suivre un cours de formation facultatif au CFC à Colmar-Berg, dont 234 personnes ont achevé les cours. 214 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 2012, 155.067 (168.701³ 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
168.701 ³ personnes	18.221	5.214	31.915	44.032	43.538	25.781
	10,80%	3,10%	18,92%	26,10%	25,80%	15,28%

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 91.720 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 34.920 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2012, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

	<u>Nbre de part.</u>	<u>Evo./2011</u>
Catégorie A	538	+ 0.2%
Catégorie B	5500	+ 6.4%
Police	840	+9.4%
Armée	34	- 49.2%
Camions et Bus (Armée, Pompiers, Protex)	130	- 26.1%
Permis à points	455	- 4.4%
Formation professionnelle		+ 126.1%
- Formation continue	665	
- Qualification initiale	287	
Volontaires et sociétés, événements	2100	
Total :	10549	

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 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 ministère, 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, 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 2012, 159 candidats ont terminé avec succès leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de bus et d'autocars et 128 leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de camions.

En plus, 478 candidats ont participé à une formation continue pour chauffeurs de bus et d'autocars et 187 candidats ont participé à une formation continue pour chauffeurs de camions.

1.1.8.2. Kuck & Klick

Le programme éducatif « Kuck & Klick » pour la première classe de l'enseignement fondamental, se concentre sur la sensibilisation des jeunes comme piétons et comme passagers. Le programme sous la tutelle du (MDdl) et du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, a été présenté en 2012 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 » dans l'enseignement secondaire et secondaire technique, 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 28 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 2012, 229 candidats ont participé à ces cours de récupération de trois points. Des cours d'une durée de 18 heures avec audit sur route pour récupérer le permis de conduire a été donnés au cours de l'année 2012 pour 226 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 avec comme 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 2012, l'audit effectué par ESCEM-Tüv Rheinland a confirmé 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 du doublement du parc automobile au Luxembourg au cours du quart de siècle précédent. Toutefois, la perspective d'une saturation que d'aucuns prédisent depuis des années ne s'est toujours pas concrétisée. En effet, le parc national des véhicules routiers a encore évolué à la hausse en 2012, à raison de 2,7 % par rapport à 2011. Dans l'hypothèse de voir cette évolution se poursuivre au-delà de l'année 2013, le cap des 500.000 véhicules immatriculés au Luxembourg sera pour la première fois dépassé 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/2012/index.html> .

1.2.1. Le contrôle technique

En 2012, 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 414.139 contrôles, dont 365.139 contrôles primaires et 49.000 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 %, le taux de croissance avait, en 2011, approché les 5 %. Cette 'explosion' du taux de croissance paraît principalement due à la croissance du marché des véhicules d'occasion. En 2012, le taux de croissance est réduit à 0,63%.

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 2012, avec un taux se situant dans la prédite marge.

A remarquer en particulier que le taux de rejet pour les véhicules d'occasion vendus au Luxembourg (de l'ordre de 21 %) 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 26 %).

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 légèrement descendu à 14,7 %.

En ce qui concerne l'évolution du nombre des contrôles techniques, l'évolution pluri-annuelle du nombre des 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/2012/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 2012, il y a eu 42 contrôles routiers en 16 endroits différents, répartis sur pratiquement tout le territoire du pays. Ces contrôles ont porté sur 383 véhicules, dont 110 (soit 28,7%) ont été conformes aux exigences réglementaires, alors que 140 véhicules (soit 36,6%) 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.

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 et des non-conformités majeures, voir l'annexe X sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2012/index.html> .

1.2.3. L'immatriculation des véhicules routiers

En 2012, le nombre des opérations relatives à l'immatriculation de véhicules routiers (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est porté à 121.891 opérations, soit une progression par rapport à l'année antérieure de 1,6%.

L'évolution du nombre des opérations d'immatriculation est illustrée à l'annexe XI sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2012/index.html> .

Trois constats généraux se dégagent:

- (1) comme suite à la crise économique générale et ses répercussions sur le marché automobile en particulier, l'année 2012 a connu une légère régression (- 0,7 %) du nombre de nouveaux véhicules vendus au Luxembourg;
- (2) après le rétrécissement du marché des véhicules d'occasion vendus et immatriculés au Luxembourg entre 2000 et 2007, le renversement de tendance, constaté depuis 2009, a continué en 2012, où le marché national des véhicules d'occasion a connu une hausse de 2,2 %;
- (3) suite à l'internationalisation continue et progressive du marché automobile, le nombre de véhicules (neufs et d'occasion) achetés en dehors du Luxembourg a encore progressé en 2012, où 14,9 % des véhicules neufs (ou un véhicule sur sept) et 25,9 % des véhicules d'occasion (ou un véhicule sur quatre) ont été achetés à l'étranger en vue de leur immatriculation 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 2012, 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 6.570 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 2012, 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 6.570 titres délivrés en 2012 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, voir l'annexe VI sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2012/index.html>.

En 2012, le nombre des constructeurs clients actifs de la SNCH s'est stabilisé à 732 clients actifs, par rapport à 734 en 2011, 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 à offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2012, confirmant les résultats excellents des exercices précédents, témoignent ainsi au mieux du bien-fondé de l'approche retenue et mise en œuvre par la SNCH et son personnel.

1.3.3. La certification générale

Dans le domaine de la certification, la SNCH a pu garder un haut niveau d'activité.

Avec 398 certificats de conformité émis dans le domaine de la certification réglementaire et volontaire, 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, voir l'annexe VII sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2012/index.html>.

Depuis 2010, 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 qu'« 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.

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 2012 a abouti à un total de 133 inspections de navires parmi une flotte de 243 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 2012 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 2012 (2011) le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national a considérablement augmenté par rapport à 2011. C'est ainsi que quelque 3.686 (3.590) 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 2011 le Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées non moins de +/- 50 (145) avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 211 (338) escortes de la part de l'Unité Centrale de la Police de Route (UCPR) ont été nécessaires pour assurer l'accompagnement de ces transports.

Voici le détail des demandes d'autorisation traitées en 2012 (les chiffres entre parenthèses sont les chiffres de 2011) :

- 807 (764) Autorisations de circuler (renouvellements plus nouvelles) ;
- 120 (150) Autorisations pour des cavalcades et des cortèges ;
- 63 (63) Autorisations pour des « Coupe Scolaire » ;
- 58 (44) Autorisations pour des « Plaques Rouges » ;
- 46 (48) Courses à « Pied » ;
- 48 (50) Courses « Cyclistes » ;
- 6 (7) Courses « Triathlon » et « Duathlon » ;
- 6 (6) Courses « Automobiles » ;
- 110 (56) Autorisation concernant l'équipement des tracteurs agricoles.

1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne

En ce qui concerne les activités en matière de sécurité routière au niveau de l'Union européenne, il y a lieu de relever le paquet « contrôle technique » proposé par la Commission européenne et comportant

- la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE ;
- la proposition de règlement relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE ;
- la proposition de directive portant modification de la directive 1999/37/CE relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

Les objectifs de cette initiative législative comportent, outre une mise à jour et une harmonisation plus poussée des dispositions actuellement en vigueur sur le plan du contrôle technique des véhicules routiers, l'amélioration de la sécurité routière et le renforcement de la protection de l'environnement.

Au cours du 1^{er} semestre 2012, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE, figura à l'ordre du jour du groupe de travail « Transports terrestres » près du Conseil de l'Union européenne.

Parmi les principales mesures préconisées par la proposition de règlement précitée, il y a lieu de relever :

- L'extension du contrôle technique aux cyclomoteurs et aux motocycles ;
- L'augmentation de la fréquence des contrôles techniques avec prise en compte de l'âge des véhicules et du kilométrage parcouru ;
- La mise en place d'exigences minimales sur le plan des équipements de contrôle et de formation des inspecteurs de contrôle ;
- L'obligation de la mise en place d'un système d'assurance de la qualité dans le chef des centres agréés pour effectuer le contrôle technique.

Lors du Conseil du 20 décembre 2012, les ministres des Transports sont parvenus à dégager une orientation générale sur ladite proposition qui, outre le fait d'avoir changé de forme juridique, a toutefois été affaiblie considérablement dans sa substance, par rapport à la proposition initiale de la Commission européenne. La proposition est actuellement pendante devant le Parlement européen.

Concernant la proposition de directive de la Commission européenne du 11 novembre 2011 visant à modifier la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, avec comme objectif de fusionner la carte de conducteur avec le permis de conduire, il y a lieu de retenir, qu'en présence d'une opposition apparente de nombreux États membres, l'examen de ladite proposition au groupe de travail « Transports terrestres » près du Conseil de l'Union européenne a été suspendu.

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

1.6.1. Volet « législation »

A) La loi du 26 décembre 2012 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains.

B) Dans le contexte de la refonte de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955, les discussions du groupe de travail « *modifications du Code de la Route* » ont été achevées et un projet de loi visant entre autres une simplification de la procédure d'approbation des règlements communaux a été déposé à la Chambre des Députés en date du 28 décembre 2012. Le projet de loi prévoit aussi des modifications ponctuelles de la loi communale du 13 décembre 1988 qui s'imposent suite à la suppression de la double-approbation.

1.6.2. Volet « réglementaire »

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

A) le règlement grand-ducal du 24 février 2012 attribuant 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.

B) le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 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.

C) le règlement grand-ducal du 22 août 2012 abroge le règlement grand-ducal du 2 juillet 2009 concernant les limitations de vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations en adaptant les limitations de la vitesse à la configuration de l'espace routier.

D) le règlement grand-ducal du 10 septembre 2012 introduisant 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 règlement grand-ducal est entré en vigueur en date du 1^{er} octobre 2012.

E) le règlement grand-ducal du 26 décembre 2012 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.

F) un projet de règlement grand-ducal dont l'objet est de reconsidérer les catégories de véhicules autorisées à emprunter les voies d'autobus et d'établir des critères justifiant l'accès, d'une part, et, la création d'un nouveau type de voies d'autobus ainsi que la signalisation afférente d'autre part a été élaboré. Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 11 décembre 2012 et le projet a été adapté en tenant compte des observations formulées par le Conseil d'Etat.

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

Le groupe de travail « *signalisation et aménagement* » a rédigé, en collaboration avec un bureau d'études un avis concernant l'apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations. Cet avis a comme objectif de fournir 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. Les travaux étant finalisés au niveau du groupe de travail, la publication de l'avis, sous forme de brochure, est prévue pour le premier semestre de 2013.

Les travaux en vue de l'élaboration d'un avis concernant l'aménagement d'arrêts d'autobus sur la voirie normale de l'Etat située hors agglomération ont débuté. 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.

Les travaux en vue de l'élaboration d'un avis concernant l'impact du principe « *virage à droite au feu rouge* » sur la sécurité routière (« Grünpfel ») ont été finalisés au niveau du groupe de travail.

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

Au cours de l'année 2012, la Commission de circulation de l'Etat a traité quelque 130 règlements communaux à caractère définitif, ainsi que quelque 180 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 59 demandes d'accord préalable.

1.6.5. Consultation par les instances communales

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

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

La Commission de circulation de l'Etat a également participé, en collaboration avec le 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 19 juin 2012 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

La loi du 19 juin 2012 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a approuvé les dépenses relatives aux 5 projets d'infrastructure ferroviaire suivants :

« 16° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler.....215.000.000€ »

Il s'agit du Module K2 identifié dans le cadre de la stratégie „mobilité.lu“.

Le tronçon de ligne vers Sandweiler-Contern, entre le Viaduc de Pulvermühle et la gare de Sandweiler-Contern est actuellement à voie unique et présente des restrictions de capacité dans l'exploitation des trains nationaux et internationaux donnant un accès performant vers le réseau de la DB et au-delà.

Il est donc prévu de mettre ce tronçon à double voie. Cette extension permettra de mettre à disposition les capacités nécessaires pour faire face aux exigences qualitatives par rapport aux services voyageurs, et plus particulièrement à l'intensification de la circulation ferroviaire dans le cadre du Rheinland-Pfalz-Takt.

« 18° Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure).....51.100.000€ »

A préciser d'abord que ce projet tel qu'il a été approuvé par la loi du 03 juin 2003 a dû être réévalué du point de vue technique et financier.

Le projet en question a pour objet la réalisation d'un réseau de radio ferroviaire numérique intégrée ERTMS/GSM-R basée sur la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire. Ce système de radio mobile intégrera les communications vocales ainsi que les transmissions de données ferroviaires. Sa normalisation au niveau européen garantira l'interopérabilité technique avec les gestionnaires d'infrastructure limitrophes et les opérateurs ferroviaires.

Grâce à sa plate-forme intégrée et standardisée, cette radio numérique permettra de remplacer tous les systèmes analogiques de radiocommunication ferroviaire.

La mise en place de l'infrastructure GSM-R du réseau ferré luxembourgeois comprend les étapes successives suivantes :

- a) planification de la couverture et de la performance du réseau GSM-R en fonction des besoins de tous les utilisateurs de cette infrastructure intégrée, y compris les applications sécuritaires de contrôle / commande des trains ;

- b) la préparation et /ou la mise en place des locaux devant abriter les équipements centraux de commutation ainsi que ceux pour la conduite du réseau des stations de base ; la préparation des sites pour ces dernières, notamment par la mise en place des pylônes d'antenne et la mise à disposition des raccordements en énergie électrique et de transmission de données ;
- c) la fourniture, le montage et la mise en service des équipements GSM-R centraux et déportés proprement dits.

« 26° Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.....96.200.000€ »

Le présent projet a pour objet le renouvellement et la modernisation des installations de voie de différents tronçons de la ligne ferroviaire de Luxembourg vers Troisvierges/frontière (Ligne 1) dite Ligne du Nord, comprenant également l'exécution de travaux de génie civil pour l'amélioration de la plate-forme.

« 27° Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle.....42.000.000€ »

Le présent projet a pour objet l'exécution de travaux d'infrastructures en vue du renouvellement et de la modernisation des installations de signalisation sur la ligne ferroviaire Luxembourg - Kleinbettingen.

La réalisation du projet s'avère nécessaire pour les raisons suivantes:

- 1) Augmentation de la sécurité de l'exploitation ferroviaire sur la ligne Luxembourg – Kleinbettingen.
- 2) Maintien de l'exploitation de la ligne ferroviaire Luxembourg – Kleinbettingen tout en préparant la modernisation de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen dans le cadre du projet EUROCAPRAIL.
- 3) Préparation de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

« 28° Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes.....51.000.000€ »

Le projet a pour objet la modernisation des installations de sécurité et de télécommunications du poste de signalisation de Differdange datant de 1952, le renouvellement des installations de voie ainsi que la modernisation des installations de traction électrique de cette gare.

2.1.2. Loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires a notamment pour objet de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs.

Il a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Comme son intitulé l'indique, ce règlement grand-ducal prévoit, d'une part, une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services de transport ferroviaire et notamment les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question. D'autre part, ledit règlement grand-ducal institue la Communauté des Transports comme autorité compétente chargée de son application.

C'est la raison pour laquelle la loi sous rubrique qui contient le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (CE) n° 1371/2007, introduit un régime des sanctions restreint et adapté. A cet effet, il applique uniquement deux types de sanctions administratives en cascade :

- l'avertissement et
- l'amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros.

Etant donné que les peines doivent être en rapport avec le manquement et ne pas être disproportionnées par rapport aux faits qu'elles sont censées sanctionner, le législateur a particulièrement pris soin de ne pas punir indistinctement toutes les infractions d'une amende uniforme, mais de proportionner les amendes administratives à la gravité des faits qui les motivent et en fonction de l'éventuelle récidive.

Enfin, la loi attribue, conformément au règlement grand-ducal du 1er décembre 2009, le pouvoir de sanctions à la Communauté des Transports.

2.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

2.2.1. 5e anniversaire du TGV à Luxembourg

Dans une motion adoptée en séance publique du 30 novembre 1989 la Chambre des Députés avait souligné l'intérêt vital pour notre pays d'être raccordé de façon optimale au réseau européen de la grande vitesse ferroviaire pour conforter le rôle de centre de services d'importance européenne de notre capitale, et elle s'est montrée consciente que « *notre capacité d'influencer (les) décisions (afférentes) sera sans doute conditionnée par notre disponibilité de participer financièrement à la réalisation de ce projet.* »

La loi du 22 août 2003 sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-européen a approuvé le protocole d'accord fait à Rémilly, le 28 janvier 2002 et a autorisé le Gouvernement à contribuer aux frais résultant pour l'Etat français pour la mise en service du TGV Est-européen.

Le Luxembourg a contribué pour un montant de 145 millions euros comprenant les deux phases (Luxembourg – Paris et Luxembourg – Strasbourg).

En contrepartie sont garanties au Luxembourg pendant 30 ans après la mise en service de la première phase (donc jusqu'en 2037) les dessertes suivantes :

- 4 aller-retours par jour entre Luxembourg et Paris sans rupture de charge (dès la mise en service en 2007, le nombre a été porté par la SNCF à 5 aller-retours – actuellement 6 aller-retours (depuis décembre 2010) – temps de parcours de 2 heures et 5 minutes.

Le risque commercial est supporté par la SNCF.

Desserte Luxembourg – Strasbourg

Depuis 2007, la desserte est garantie pour 4 aller-retours par trains conventionnels, sans rupture de charge avec des temps de parcours de \pm 2 heures et 5 minutes.

Après la mise en service de la 2e phase (prévisiblement 2017) le Luxembourg a droit à 4 aller-retours (AR) par jour Luxembourg – Strasbourg en train TGV.

Temps de parcours prévu de 1 heure et 25 minutes sans rupture de charge.

Les horaires seront fixés probablement en 2014/2015.

En décembre 2008 l'Etat français a confirmé la décision de la réalisation de la 2e phase.

La 2e phase comprend :

- 106 km de ligne à grande vitesse entre Baudrecourt (57) et Vendenheim (67) dont 71 km en Moselle et 35 km en Alsace.
- 2 bifurcations : l'une à Baudrecourt pour le débranchement depuis la ligne à grande vitesse (LGV) réalisée en 1ère étape et l'autre à Vendenheim près de Strasbourg pour rejoindre la ligne classique.
- 1 raccordement à Lucy (57) pour ramener la relation Luxembourg – Metz – Strasbourg.

Coût total de la 2e phase : 2 milliards d'euros (indice de juin 2008), dont 118 millions venant de la manne communautaire, 80 millions de Champagne-Ardenne, 153 millions de la Lorraine et 236 millions de l'Alsace.

Depuis sa mise en service le 10 juin 2007, \pm 2 millions de voyageurs ont utilisé le TGV à destination de Paris depuis la gare de Luxembourg.

Par jour ouvrable et par sens de circulation, entre 500 et 700 personnes utilisent le TGV entre Luxembourg et Paris.

2.2.2. Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Großherzogtums Luxemburg über die Gewährung eines Finanzierungsanteils für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier – Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West

La « Gemeinsame Absichtserklärung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Großherzogtums Luxemburg sowie dem Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, der DB Energie GmbH, zum Ausbau der Schienenverbindung Trier – Luxemburg, im Abschnitt

zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West » a été signée en date du 6 octobre 2011.

Le protocole d'accord, qui a été signé le 29 octobre 2012, concerne les travaux d'extension de la ligne Luxembourg-Trèves afin 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 principe en 2014.

2.2.3. Le Corridor C(2)

Le Corridor C, dénommé corridor 2 selon le règlement 913/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, est un axe ferroviaire orienté fret qui traverse la Belgique, le Luxembourg, la France et la Suisse. Depuis la Déclaration de Rotterdam du 16 juin 2010, le Corridor C est officiellement étendu jusqu'à Rotterdam.

Par cette extension, la position stratégique du Corridor s'est donc renforcée pour le transport logistique. Ce Corridor relie les principaux ports européens (Rotterdam, Antwerpen) en passant par d'importantes zones industrielles, dont notamment le site multimodal de Bettembourg, jusqu'à Lyon et Bâle comme portes d'entrée vers le sud de l'Europe (Espagne et Italie).

La mise en place du système de sécurité ERTMS (European Railways Traffic Management System) s'échelonna entre 2008 et 2018 pour remplacer les cinq systèmes de signalisation qui cohabitent actuellement sur les 2.350 km de ce corridor européen.

L'introduction de l'ERTMS contribuera à stimuler l'augmentation du trafic ferroviaire fret ainsi qu'à développer la rapidité et la fiabilité du trafic ferroviaire.

Le Corridor en résumé :

- relie Rotterdam - Antwerpen à Lyon et Bâle ;
- long de 2.350 km ;
- traverse les Pays-Bas (100 km), la Belgique (620 km), la France (1.550 km), le Luxembourg (70 km) et la Suisse (8 km) ;
- plus rapide, plus efficace, plus fiable, plus ponctuel ;
- s'inscrit dans le cadre du développement durable ;
- interopérabilité améliorée grâce à une signalisation uniforme (ERTMS).

Le MoU « Memorandum of Understanding between Ministers establishing the framework for capacity allocation on the Rail Freight Corridors N°1 and N°2 » a été signé en marge du Conseil "Transport" du 29 octobre 2012.

2.3. Administration des Chemins de Fer (ACF)

2.3.1. Division Interopérabilité et Sécurité

Participation à trois 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, Document de Références National, Registre National des Véhicules, Registre sur les types de véhicules, Registre de l'Infrastructure, Règles Nationales de Sécurité, Entité en charge de l'entretien, ERTMS Focus Group, WP Art. 35 of TDD) 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 à une réunion dans le cadre de la reconnaissance mutuelle entre la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Espagne afin de relancer la revue du document pour l'adapter aux nouvelles stipulations de la réglementation européenne.

Participation au groupe de travail du MDDI pour l'implémentation en droit luxembourgeois des textes européens dont notamment la directive 2007/59 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, et pour son adaptation.

Soumission au Ministre d'un avant-projet d'un règlement grand-ducal relatif aux titres de légitimation de l'Administration des Chemins de Fer.

Participation aux réunions de travail au sujet de l'accréditation des centres de formation et à la reconnaissance des examinateurs.

Elaboration de l'avant-projet de règlement grand-ducal relatif à l'accréditation des centres de formation.

Elaboration de l'avant-projet de règlement grand-ducal relatif à la reconnaissance des examinateurs.

Elaboration et publication du guide pratique et des formulaires expliquant la procédure d'obtention de la licence de conducteur de train publiée sur notre site internet.

Elaboration et publication du « National Reference Document » et du « National Legal Frame » conformément à la décision de la Commission 2011/155/UE concernant l'obligation de publier un document de référence.

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

Mise en place d'un registre national des licences de conducteur de train avec confection de 168 licences de conducteur de train.

Maintenance du registre national des véhicules avec au total des enregistrements de 4.996 véhicules dont 4.699 wagons, 16 voitures, 71 engins moteurs (locomotives), 11 engins moteurs (engins de travail) et 199 éléments de trains combinés. Etablissement et publication du « National Reference Document » et du « National Legal Framework » conformément à la décision de la Commission 2011/155/UE.

Notification de traitement auprès de la Commission Nationale pour la Protection des Données au sujet des données relatives aux licences des conducteurs de train à traiter par l'ACF sur base d'une obligation légale.

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 de 4 médecins et de 2 psychologues de travail dans le cadre de la certification des conducteurs de trains.

Gestion du dossier et émission d'avis au Ministre portant sur l'agrément de 3 organismes compétents (AEbT Angewandte Eisenbahntechnik GmbH, Ingenieurbüro Rörden GmbH, TÜV NORD Luxembourg sàrl).

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 portant sur la demande d'autorisation de type présentée par le constructeur General Electric (GE) pour des locomotives du type « PH37ACai ».

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service de deux locomotives du type Class66 par l'entreprise ferroviaire Heavy Haul Power International (HHPI).

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 10 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 deux dossiers portant sur l'autorisation de mise en service pour deux locomotives diesel du type « VL G1206 » prises en location par les CFLcargo.

Gestion du dossier portant sur l'autorisation de mise en service d'une nouvelle version de logiciels « 7^e » applicables aux voitures pilotes à doubles étages exploitées par les CFL.

Gestion des dossiers portant sur les autorisations de mise en service de 8 engins du type ROBEL STW acquis par le gestionnaire d'infrastructure CFL GI pour les différents travaux de

maintenance sur l'infrastructure ferroviaire et établissement d'autorisations de mise en service pour ces 8 engins.

Gestion des dossiers portant sur les modifications de différents engins moteurs.

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 (122 affaires traitées).

Analyse du dossier et prise de position à la demande du Ministre concernant la suppression d'un passage à niveau entre les gares de Clervaux et de Troisvierges.

Suivi de l'évolution du dossier relatif à la mise en place du système ERTMS/ETCS Niveau 1 sur l'infrastructure ferroviaire nationale. Concertation avec le gestionnaire d'infrastructure luxembourgeois et différentes autorités nationales sur les critères de mise en service des équipements ETCS embarqués.

Etablissement d'une autorisation pour l'immatriculation de l'autorail 208/218 sur le réseau ferré luxembourgeois en tant que véhicule historique.

Etablissement d'une autorisation de mise en service pour 4 engins SNCF série BB26000 SYBIC suite à une intégration du système MEMOR II+.

Etablissement des autorisations de mise en service de 36 wagons de poche articulés du type T3000e Slps, aménagés pour le transport de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques pour le détenteur CFLcargo.

Etablissement des autorisations pour l'immatriculation d'un 1^{er} lot de 30 wagons trémies Fcs et d'un 2^{ème} lot de 42 wagons trémies pour le détenteur Wagon Care BV.

Admission à la circulation d'un lot de 100 wagons plats à bogies du type S(g)mmns, aménagés pour le transport de caisses mobiles, pour le détenteur ERR European Rail Rent.

Instruction des dossiers relatifs aux transitions des équipements dits de sécurité aux sections frontalières.

Instruction d'un dossier relatif à la demande d'autorisation de mise en service de constituants du sous-système contrôle-commande et signalisation sur le réseau ferré luxembourgeois.

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

Signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre l'ACF et les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir CFL, CFLcargo et SNCF.

2.3.2. Divisions Sillons

Attribution, pour la période horaire 2012, valable du 12.12.2011 au 08.12.2012, de 1.553 sillons dont 1.147 pour le trafic voyageurs et 228 pour le trafic fret. 174 sillons concernaient des parcours à vide et 4 sillons pour des trains de service. Ces 1.553 sillons représentaient 357.533 trains prévus de parcourir 8.828.010 km.

Publication de 31 Avis-Horaires concernant 770 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2012.

Etablissement de 933 Avis-Trains concernant 27.300 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5).

Emission de 9.352 avis-trains (court-terme) par le poste 24h/24h concernant des modifications de dernière minute.

Au total 355.011 trains ont réellement circulé et ont parcouru 8.646.483 km en 2012.

Horaire 2013 établi par la division « Sillons » de l'ACF, commençant le 09.12.2012 et étant valable jusqu'au 14.12.2013. 1.676 sillons ont été attribués dont 1.269 concernant des trains voyageurs, 194 des trains de fret et 213 parcours à vide représentant 366.542 trains prévus de parcourir 9.164.385 km.

Autres activités de la division « Sillons » :

Adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2013 et 2014.

Participation à deux assemblées générales de RailNetEurope (RNE), 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).

2.4. La sécurité dans l'entreprise CFL

Le Groupe CFL a encore renforcé ses efforts de sensibilisation auprès de l'ensemble de son personnel afin de pérenniser sa culture de sécurité. C'est en adaptant un comportement sécuritaire infaillible que chaque agent/salarié à travers tous les niveaux hiérarchiques contribue à la sécurité du transport des passagers, des marchandises et à sa propre santé et sécurité. Le dernier accident de travail mortel au sein du Groupe CFL, d'un salarié de CFL Cargo a dû être déploré en 2009.

La « Journée Sécurité » du Groupe CFL, ouverte à l'ensemble du personnel, est un des moyens les plus importants pour permettre un échange d'expériences, une formation dans le domaine de la sécurité et de rappeler que la sécurité et la santé sont les biens essentiels à l'exploitation sécuritaire des CFL. En 2012, cet évènement a encore accueilli un tiers du personnel du Groupe et renforcé sa réputation au niveau national.

Les efforts des personnes se dévouant dans le domaine de la sécurité et de la sûreté ont permis à enregistrer des résultats positifs notamment en ce qui concerne le nombre des accidents de travail et les indicateurs dans le domaine de la sécurité ferroviaire. Ainsi, le nombre des agressions physiques envers le personnel d'encadrement des passagers a diminué. Ceci a pu être réalisé grâce à la mise en place d'actions concrètes, suivies par un comité de pilotage sûreté incitant un échange fructueux entre directeurs, services concernés et syndicats. En outre, citons les audits sécurité, les formations de base et continue, les conférences de sécurité, les retours d'expérience entre les responsables/correspondants de la sécurité comme un des moyens ayant contribué à réduire le nombre des accidents en 2012 par rapport à 2011. A noter que la tendance globale du nombre des accidents de travail

est en réduction depuis 1990. Néanmoins il est d'une nécessité incontestable de ne jamais lâcher prise et de continuer les efforts dans ce domaine.

Etablir des procédures opérationnelles en accord avec la législation en garantissant une exploitation ferroviaire et une gestion de l'infrastructure en sécurité, les faire connaître et appliquer sur le terrain par un personnel adaptant un comportement sécuritaire, voilà le défi des systèmes de management de la sécurité mis en place par la Direction Activités Voyageurs, la Direction Gestion Infrastructure et CFL Cargo.

2.5. La sécurité ferroviaire

En 2012, le réseau ferré luxembourgeois a compté 137 passages à niveau. Relevons que le programme de suppression des passages à niveau sera poursuivi au cours des années prochaines.

Sous le slogan « act safely at level crossings » les CFL ont participé le 7 juin 2012 à la journée mondiale de sensibilisation aux passages à niveau. Les CFL ont sollicité le partenariat du Lycée Technique Emile Metz dont les élèves de deux classes de 10^{ième} ont réalisé des maquettes ayant pour sujet la sécurité aux passages à niveau, en y ajoutant des éléments électroniques et mécaniques.

L'équipement de contrôle ETCS (European Train Control System) niveau 1 a été poursuivi tout au long de 2012. Fin 2014, l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois sera équipé de balises ETCS. L'état d'avancement côté équipement du matériel CFL par le système de contrôle ETCS se présente comme suit :

- l'ensemble des automotrices série Z2000 (23),
- 3 locomotives série 3000,
- 1 locomotive série 4000,
- 1 voiture pilote « Dosto »
- 1 automotrice série 2200.

Les indicateurs dans le domaine de la sécurité ferroviaire sont suivis rigoureusement au sein des Services, au sein des Comités de Coordination et au Comité des Directeurs. En vue de mettre en place des mesures préventives et correctives, les incidents et accidents ferroviaires sont analysés. Par la réalisation de telles mesures, le nombre des dépassements de signaux, entre autres, a pu être réduit en 2012 par rapport à 2011. Ce fait constitue un succès incontestable, tout en sachant que l'objectif final est d'éviter tout dépassement de signal.

Afin de contribuer au comportement respectueux et sécuritaire des jeunes, les CFL ont développé une sensibilisation intitulée « 10 steps to rail cool » comprenant un outil didactique à pouvoir être utilisé par les enseignants en classe dans les lycées c'est-à-dire, une formation sur base d'une présentation PowerPoint accompagnée d'un film et d'exercices incluant la participation des jeunes.

Ainsi, en 2012 l'ensemble des enseignants et des groupes d'élèves du lycée de l'Ecole européenne à Mamer, accessible par trains, ont été formés pour informer les élèves sur un comportement respectueux et sécuritaire dans le train et sur les arrêts.

2.6. La santé et la sécurité au travail

En 2012, le Groupe CFL a poursuivi la mise 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 des risques au poste de travail.

Ainsi, ces efforts se sont traduits en 2012 par la réduction des accidents de travail. Cette évolution positive a pu être atteinte par une réduction des accidents de trébuchement et des agressions physiques envers notre personnel.

Néanmoins, en comparaison avec les autres entreprises au niveau national, les CFL devront encore faire des efforts afin de réduire les accidents de trajet. Les campagnes dans ce domaine seront poursuivies en 2013. Notons que le Centre de Formation pour conducteurs participe chaque année à la Journée Sécurité du Groupe CFL.

Dans le cadre des échanges de bonnes pratiques entre les entreprises nationales, les CFL participent activement aux journées nationales réservées au thème de la sécurité. Ainsi en date du 24 avril 2012, lors de la Journée Nationale de Santé au Travail, les CFL ont réalisé une présentation avec le thème « pérennisation de la culture de sécurité aux CFL », ce qui a contribué à renforcer l'image de marque sécuritaire des CFL. A l'instar des années précédentes, d'autres entreprises luxembourgeoises ont demandé en 2012 un échange d'expérience dans le domaine de la sécurité.

En 2012, 374 agents du groupe CFL ont été formés dans le domaine de la lutte contre l'incendie et les premiers gestes relatifs à l'évacuation des lieux.

2.7. La qualité au sein de l'entreprise des CFL

Offrir un transport public confortable et attrayant est le défi permanent des CFL. Dans ce contexte, l'offre a pu être améliorée considérablement suite à la finalisation du chantier de la mise à double voie de la ligne de Luxembourg vers Pétange. Ainsi, depuis fin 2012 une cadence de 30 minutes a pu être introduite et le nombre de circulations a pu passer de 49 à 99 trains par jour en semaine. La rénovation des arrêts Bascharage, Dippach, Schouweiler et Leudelange, constitue un élément très important dans l'amélioration du service offert au client. Equipés d'une multitude d'installations techniques d'accessibilité et d'information, ces arrêts offrent un niveau de confort élevé aux voyageurs ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite. L'installation systématique et progressive des lignes de guidage pour personnes malvoyantes sur tous les quais rénovés permet aux personnes souffrant d'une déficience visuelle d'accéder aux transports publics.

Les travaux de rénovation en Gare de Luxembourg, notamment la mise en place d'une verrière reliant le hall de la gare au parking, offre un élément de confort supplémentaire aux usagers du train.

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. La mise en place projetée d'un nouvel outil informatique nommé « Aramis » permettra de renforcer considérablement les améliorations dans le domaine de l'information.

La direction des activités voyageurs et la direction de la gestion infrastructure suivent les indicateurs qualité imposés dans le cadre du contrat du Service public et poursuivront leurs efforts d'améliorer la qualité offerte, particulièrement dans le domaine de la ponctualité.

2.8. La sûreté aux CFL

Depuis 2003, les incidents sûreté constatés dans les trains et les gares, c'est-à-dire les agressions verbales et physiques, les comportements inconvenants, les actes de vandalisme et les délits, sont enregistrés dans une base de données. En 2012, ces chiffres reflètent une légère diminution des incidents par rapport à 2011. De ce fait le nombre des accidents de travail des agents CFL dus à des agressions et reconnus comme accidents de travail par l'association d'assurance accidents n'a pas augmenté par rapport à l'année précédente.

Cette modération est la suite des mesures préventives prises par les CFL, dont entre autres la présence plus accrue des agents de l'équipe sûreté et des responsables d'équipes du personnel d'accompagnement des trains, ainsi que la collaboration intense avec les forces de l'ordre (Police Grand-Ducale, Douanes) et le suivi juridique concrétisé par les CFL (prononciation des exclusions au transport, plaintes, poursuites en justice) . En résumé, les CFL ont pu constater une stabilisation du nombre d'incidents.

Au courant de l'exercice 2012, un nouveau plan d'action sûreté a été réalisé. Le suivi des perspectives est surveillé par le Comité de Pilotage Sûreté, lequel a siégé deux fois en 2012.

Les entrevues régulières avec la Police Grand-Ducale et avec la société de gardiennage agissant en complémentarité pour compte des CFL se sont poursuivies au courant de l'exercice 2012.

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 instaurés en 2010 ont poursuivi leurs travaux en 2012 dans les domaines 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» avait retenu, en 2011, 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.

Comme déjà retenu en 2011, le «Para-Chute» se verra exploité en partenariat avec le service Streetwork de la Ville de Luxembourg. L'ouverture de la structure précitée est prévue au courant du mois de septembre 2013. Depuis fin 2010, un référent social nommé des CFL s'échange régulièrement avec les Streetworkers de la Ville de Luxembourg.

Au niveau international, les CFL continuent à coopérer activement dans un réseau «solidarité», ce sous couvert de la «Charte Européenne Gare et Solidarité» à laquelle ont adhéré les entreprises ferroviaires de France, l'Italie, de Belgique, du Luxembourg, de Pologne et d'Espagne. A relever qu'au courant de l'exercice 2012 sept réseaux ferroviaires complémentaires ont déclaré leur intérêt à adhérer à la charte.

A citer comme actions dans le domaine de la solidarité les expositions photographiques en gare de Luxembourg portant sur le bénévolat (mars 2012) et les activités du troisième âge au Luxembourg et en Europe occidentale (novembre 2012). L'organisation de ces expositions a été réalisée ensemble avec le Ministère de la Famille et de l'Intégration ainsi qu'avec le Club Photo des Institutions Européennes à Luxembourg.

2.9. La protection de l'environnement aux CFL

En date du 12 juin 2012, les CFL ont pu présenter les mesures d'amélioration réalisées au niveau de l'infrastructure et du matériel, ceci en vue de diminuer les nuisances sonores. Un premier plan d'actions de lutte contre le bruit des chemins de fer a été établi en 2009 en commun avec les instances nationales. En 2012, les CFL ont réalisé des actions concrètes sur le terrain comme la mise en place d'écrans de protection sur la ligne Luxembourg – Pétange : "Op der Biff" à côté de Bascharage, à Bascharage-Sanem, à Dippach-Reckange et à Hollerich. Un certain nombre de projets-pilotes sont en cours, tel qu'à l'arrêt de Noertzange, actuellement en rénovation, avec la mise en place parallèle d'écrans antibruit et la pose d'amortisseurs de rail. A Esch-sur-Alzette, les travaux de modernisation apportés au Viaduc (remplacement de la fixation directe du rail par une voie ballastée) ont été complétés par un mur antibruit.

A noter qu'en 2013 les cartes actualisées stratégiques du bruit des grands axes ferroviaires avec plus de trente mille passages de trains par an seront publiées. Le plan d'action national de lutte contre le bruit sera adapté en conséquence.

Dans le cadre des projets suivants, les recommandations en matière d'assainissement de sol, de protection des eaux et de réduction des nuisances sonores et de la compensation de la nature sont prises en compte :

- projet de construction du nouveau viaduc de dédoublement Pulvermuehle (mesures de compensation de la nature)
- projet « Gare Pont Rouge » (état des lieux quant à la nature « screening » en cours)
- nouvelle ligne ferroviaire « Luxembourg – Bettembourg »
- projet de mise à double voie Luxembourg – Sandweiler (études environnementales en cours)
- construction de postes autotransformateurs à Leudelage et Mersch (études réalisées pour l'obtention d'une autorisation d'exploitation suivant le règlement grand-ducal du 7 mars 2003 [commodo/incommodo] pour la construction de deux nouveaux postes).

A citer que les considérations de la protection de l'environnement sont prises en compte dans le cadre des demandes d'autorisation à introduire auprès de l'Administration de l'Environnement pour les projets suivants :

- installation des antennes GSM-R;
- travaux de nuit (lutte contre le bruit) : travaux de voie d'entretien et de renouvellement sur certaines lignes, travaux en gare de Luxembourg, travaux de la plate-forme Bettembourg-Dudelange.

2.10. Le transport de fret – CFL cargo

2.10.1. Evolution du trafic fret

Le tonnage total fret a accusé en 2012 une diminution de 14,3 % par rapport à 2011. La fermeture de l'usine ArcelorMittal Schiffange et la marche réduite de l'usine ArcelorMittal Rodange ont finalement eu un impact significatif au niveau des tonnes transportées.

En détail, il s'agit d'une diminution de 10,9 % du tonnage transporté en trafic international (départ / arrivée) et de 28 % en trafic national.

On constate une diminution des importations de coke de la Pologne vers le Nord de la France. Les importations de ferraille et de demi-produits en acier en provenance de l'Allemagne sont également en régression. Les exportations de produits sidérurgiques sont en légère diminution.

En trafic intérieur, les diminutions de tonnage (fermeture Schiffange) concernent surtout les ferrailles, les demi-produits et le trafic de fil machine vers Bissen.

L'expansion géographique des activités de CFL cargo permet d'atténuer la diminution des tonnes-km par rapport à celle des tonnes transportées.

2.10.2. Périmètre international « open access » en 2012

Stratégie commerciale européenne

Le rayon d'action de CFL cargo continue à s'étendre bien au-delà de la Grande Région pour inclure l'axe Nord – Sud ainsi que les axes Est – Ouest et Sud – Est – Ouest européennes.

CFL cargo offre des solutions porte-à-porte de transports paneuropéens par trains complets, en régie propre, sans restrictions sur les produits transportés ni sur les clients. Sa société-sœur CFL Multimodal, avec son terminal de Bettembourg (EuroHub Sud), est un partenaire essentiel dans cette stratégie de développement international.

La réduction des activités sidérurgiques au Luxembourg a entraîné, entre autres, une réduction importante du flux Florange – Italie. D'autres domaines en diminution sont les importations de coke et de demi-produits en provenance de la Pologne, ainsi que les trafics de demi-produits en provenance de l'Allemagne.

L'activité sur l'axe Est – Ouest a baissé notamment suite à une conjoncture morose dans les pays destinataires.

Sur l'axe Sud – Est – Ouest, CFL cargo effectue depuis février 2012, pour le compte de la DB une partie d'un trafic de coils entre la Slovaquie et Réhon (Longwy), à raison de six trains par mois. CFL cargo reprend le train à Lérrouville pour l'amener à Rhénon, en passant par Hagondange.

Depuis mars 2012, CFL cargo participe sur l'axe Nord – Sud à un train de charbon entre Born (au nord de Maastricht, aux Pays-Bas) et le Sud-Est de la France. CFL cargo prend en

charge cinq 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 deuxième trimestre 2012, CFL cargo a assuré la traction pour plusieurs expéditions au départ du client Tatasteel à Hayange (FR) vers la Suède.

Le 14 septembre 2012, une navette Bettembourg-Trieste a démarré sous la régie de CFL Multimodal. Il s'agit d'un transport par rail de semi-remorques de la société turque Mars Logistics entre le terminal multimodal de Bettembourg et le port de Trieste. CFL cargo assure la traction de ce train sur les parcours allemand et luxembourgeois.

Avec une fréquence de trois trajets aller-retour par semaine, ce train navette transporte des semi-remorques « mega » avec des marchandises en provenance de / vers plusieurs points de départ à l'intérieur de la Turquie, transitant via les ports d'Istanbul, Izmir et Mersin vers Trieste. A partir de Trieste, les mega-trailers continuent leur trajet par train, en passant par le terminal multimodal de Bettembourg vers diverses destinations au Luxembourg, en Belgique, aux Pays-Bas, au Royaume Uni, en France, en Allemagne, et inversement.

Du point de départ jusqu'à la destination finale, chaque semi-remorque parcourt plus de 2.500 kilomètres. Avec les quelque 10.000 semi-remorques transportées pendant la première année, ce train contribue au désencombrement du réseau routier et à une réduction de 13.000 tonnes de CO2. Cela représente une diminution de 75% des émissions de CO2 en comparaison avec le transport routier équivalent de bout en bout.

Ce projet est financé en partie par le programme Marco Polo de l'Union Européenne vu qu'il s'inscrit dans la création d'un axe ferroviaire Nord – Sud et contribue ainsi à une diminution des gaz à effet de serre via un report modal de la route vers le rail.

C'est dans le contexte de ce nouveau trafic que CFL cargo a acheté 36 wagons double-poche (Sdggmrss T3000e) pour le transport des mega-trailers.

Direction Sud, de multiples transports, démarrés dans les années précédentes, ont continué tout au long de l'année 2012, et quelques nouveaux trafics ont été ajoutés :

- le transport de coils, lancé fin 2006, continue entre les deux sites d'ArcelorMittal à Dudelange (LU) et Ébange (FR) à raison de cinq trains par semaine ;
- les trains pour Bâle (CH), démarrés en 2007, continuent avec cinq rotations hebdomadaires vers la Suisse et l'Italie, par le biais de la société commune de production Sibelit ;
- la navette assurant la connexion avec le hub de Lérouville (FR) continue à la fréquence de trois trains par semaine ;
- le transport hebdomadaire de ciment de Luxembourg jusqu'à Lérouville, à destination de Lyon, a continué tout au long de 2012 ;
- les trafics spot de coke, principalement en provenance de Pologne et destinés à plusieurs clients industriels lorrains ;
- le transport de ferraille entre Hagondange (FR) et Lumes (FR), démarré en janvier 2011 en sous-traitance pour SNCF, continue à raison de trois trains par semaine ;
- le transport de voitures de Batilly vers Anvers, démarré en avril 2011, a continué tout au long de 2012. Un transport additionnel de voitures de Batilly jusqu'à Woippy, où SNCF Fret prend la relève jusqu'à Sète, a été ajouté récemment – ces trains sont opérés ponctuellement, en cas de besoin ;
- le transport de coils pour ArcelorMittal entre Hagondange et Mouzon (représentant le transfert de 150.000 tonnes annuelles du transport routier vers le transport ferroviaire) est opérationnel depuis décembre 2011 avec une fréquence de trois à cinq trains par semaine (trois trains par semaine jusqu'en juin 2012, puis quatre trains par semaine et cinq trains par semaine depuis novembre 2012) ;
- plusieurs trains de céréales entre Châlons-en-Champagne et Metz entre avril et juin 2012.

CFL cargo compte poursuivre son développement dans la région, surtout sur les axes suivants : Lérouville – Bettembourg, Châlons-en-Champagne – Hagondange, Hagondange – Bâle et Hagondange – Strasbourg.

De plus, CFL cargo continue à offrir des prestations de dessertes locales aux alentours de Hagondange pour d'autres entreprises ferroviaires. Ceci inclut le transport régulier (une à deux dessertes par semaine) de groupes de wagons aux ateliers de réparation de Sogefer, Rolanfer, aux Ateliers de Pétange et, depuis peu, aux ateliers de réparation de Lornafer.

Direction Nord,

- CFL cargo continue à assurer la traction de la navette Bettembourg-Lübeck : transport de remorques routières dans des wagons-poche pour le compte de CFL Multimodal (trois trains complets par semaine) ;
- CFL cargo Deutschland et CFL cargo Danmark coopèrent également pour un transport de bois aggloméré du centre de l'Allemagne vers Herning au Danemark ;
- plusieurs trains spot ont été opérés à travers le pont Øresund qui relie le Danemark à la Suède.

Le développement de l'axe Allemagne – Danemark – Suède est l'un des objectifs principaux de développement dans la région ; CFL cargo étant l'une des quatre entreprises ferroviaires autorisées à transporter des marchandises par le Pont Øresund reliant le Danemark à la Suède.

Au cours de 2012, CFL cargo a effectué également un nombre de transports exceptionnels.

Au Danemark, la filiale CFL cargo Danmark a transporté au premier semestre 2012 un groupe de trains IC4 IC2 et IC4 de Padborg (DK) à Aarhus (DK), pour le compte du constructeur italien AnsaldoBreda. En automne 2012, la même filiale a assuré plusieurs transports de pales d'éoliennes de 55 m de longueur, provenant de Lauchhammer en Allemagne, de Padborg vers le port danois d'Esjberg, pour le compte de SNCF Geodis.

2.10.3. Certificats de sécurité en 2012

Le certificat de sécurité pour l'utilisation du réseau ferré national français fut réexaminé par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), sur base notamment du règlement européen 1158/2010, et renouvelé pour une durée de cinq ans.

Au 31 décembre 2012, CFL cargo et ses filiales sont donc titulaires de licences et de certificats de sécurité lui permettant d'être opérationnels au Luxembourg (détenu par CFL cargo), en France (détenu par CFL cargo), en Allemagne (détenu par la filiale CFL cargo Deutschland), au Danemark (détenu par la filiale CFL cargo Danmark) et en Suède (détenu par la filiale CFL cargo Sverige).

2.10.4. Trafics du réseau tertiaire en 2012

Le réseau tertiaire comprend les activités ferroviaires sur les quatre sites d'ArcelorMittal: Belval, Differdange, Rodange et Schifflange.

Durant le 1er semestre de 2012, le réseau tertiaire a subi une importante restructuration de l'équipe et de l'organisation du travail, suite à la fermeture du site de Schifflange et la baisse d'activité du site de Rodange.

Les conséquences de cette restructuration sont :

- une réduction du personnel de 125 à 73 personnes travaillant sur les quatre sites, moyennant des retours vers leurs maisons mères ;
- intégration du personnel à statut CFL cargo de Schifflange et Rodange sur les sites de Belval et Differdange ;
- suppression du dispatching de Rodange et reprise de ces fonctions par le dispatching de Belval.

Le succès de la restructuration est reflété dans le fait que le tonnage transporté par ETP a été rétabli et même dépassé par rapport à la situation avant la fermeture de Schifflange.

Les préparations à la reprise des postes d'aiguillage des sites de Belval et Differdange par les CFL au 1er janvier 2013 ont débuté au mois de novembre 2012 avec des activités de formation et d'accompagnement des agents CFL par le personnel CFL cargo et devraient s'achever début 2013.

D'autres activités comprennent :

- l'informatisation des demandes de manœuvres des clients-services ArcelorMittal des sites de Belval, Differdange et Rodange,
- le lancement du projet d'installation à Differdange d'une bascule dynamique de pesage des wagons.

2.10.5. Activités de triage en 2012

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

Le nombre de wagons triés en 2012 au centre opérationnel à Bettembourg est de 177.693 wagons, ce qui représente une baisse de 6,6 % par rapport à 2011. Résultat dû notamment à la fermeture du site ArcelorMittal Schifflange et à la marche réduite du site ArcelorMittal Rodange.

Activités liées à CFL Multimodal

Suite aux nouveaux trafics de Trieste et Helsingborg, les ressources travaillant sur le site de CFL Multimodal ont été augmentées par l'ajout d'une deuxième locomotive opérée par le personnel qualifié de CFL cargo.

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 objectif essentiel de garantir la sécurité et la santé du personnel, le transport des marchandises en toute sécurité et ceci tout en respectant l'environnement, ainsi que dans le but d'atteindre les objectifs de satisfaction des clients et ceux de rentabilité de CFL cargo.

Les activités QSE sont réparties en quatre pôles :

- Health et 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, ainsi que formation et qualification d'agents CDM / DDM – 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 et SGQ) – gestion des documents du SGS-SGQ et leur mise à jour, certification ISO 9001, relations avec les organismes de sécurité et de gestion de l'infrastructure, notamment demande et gestion des licences ferroviaires et certificats de sécurité.
- Audits, Analyses des Risques et Procédures Techniques – établissement du programme annuel d'audit, suivi des constatations des audits et des tours de sécurité et les actions de suivi; réalisation d'analyses des risques, ainsi que l'élaboration des procédures techniques dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

2.10.7. Activités et projets Sécurité en 2012

CFL cargo a développé de multiples actions en 2012 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 2012

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 « Lutte contre l'incendie et premiers gestes relatifs à l'évacuation des lieux »

En janvier 2012, une formation a été organisée pour les responsables de l'évacuation ainsi que leurs suppléants pour le bâtiment de la Direction à Esch-sur-Alzette. Le cours ne se limitait pas à la description de la conduite à tenir en cas d'évacuation, il fournissait également des informations concernant la lutte contre l'incendie en général : la combustion, les grands principes d'extinction d'un feu, les classes de feu, les moyens d'extinction. Deux heures de théorie étaient suivies d'une démonstration pratique à l'aide d'un simulateur de feu, permettant aux participants de mettre en œuvre leurs connaissances sur le terrain.

2.10.7.3. Formation « gestes & postures »

Continuation des séances de formation « gestes et 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.

2.10.7.4. Initiation aux gestes de premiers secours

La formation en 2011 de 45 collaborateurs portés volontaires aux gestes de premiers secours a été continuée en 2012 avec une session spéciale aux Ateliers de Pétange pour une dizaine de collaborateurs des différents ateliers et de l'administratif. Ils ont été sensibilisés entre autre aux sujets suivants; plaies et bandages, brûlures, saignements, fractures, inconscience, réanimation et évacuation d'un adulte.

2.10.7.5. Journée Sécurité ArcelorMittal – site de Differdange

Chaque année en avril, le groupe ArcelorMittal organise son « Health et Safety Day » dans le cadre de la journée mondiale de la sécurité. En 2012, le thème était « Stop - think and act safely ». Pour cette édition, le service QSE de CFL cargo a participé à l'élaboration d'un des ateliers développés sur le site de Differdange. L'atelier avait pour objectif d'informer et de sensibiliser le personnel sur les analyses des risques, avec notamment la diffusion d'un support audiovisuel présentant plusieurs scénarii de la vie professionnelle et privée, comme par exemple le respect du code de la route (vitesse, port de la ceinture, respect des passages à niveau) ou encore l'adaptation des équipements en fonction des travaux à accomplir.

2.10.7.6. Journée Sécurité

Le 6 juin 2012 a eu lieu la 4^e journée sécurité du Groupe CFL. Les collaborateurs des différentes entreprises du Groupe CFL pouvaient choisir entre 11 ateliers différents : sécurité routière, accidents dans les ateliers, étiquettes de mise en garde de dangers des produits chimiques / travail sur écran, communication dans le service d'exploitation ferroviaire, défis des personnes à mobilité réduite, ECTS, utilisation des extincteurs, gestion du stress, yoga, travaux dans les voies, et bruit au travail.

L'atelier « bruit au travail » fut le résultat d'une collaboration entre les équipes sécurité de CFL cargo et des Ateliers de Pétange, avec comme but de sensibiliser les collaborateurs aux nuisances sonores, leur impact potentiellement néfaste et les mesures préventives possibles.

En plus des ateliers, les collaborateurs du Groupe CFL ont également pu visiter plusieurs stands d'information relatifs à la sécurité et à la santé, par exemple : prévention trébuchement, mobbing, équipements de protection individuels, formation, nutrition et santé.

2.10.7.7. Organisation exercice PUI triage de Bettembourg

Les exercices de simulation font partie intégrante du processus de planification d'urgence. Ils fournissent l'opportunité d'évaluer l'efficacité et l'effectivité des plans d'urgence et de ses composantes, de tester les systèmes et les moyens (installations et équipements).

Outre l'amélioration des systèmes de gestion des urgences, les exercices permettent également de former les collaborateurs en leur donnant l'opportunité de pratiquer leurs rôles et de gagner ainsi de l'expérience.

En décembre 2012, une simulation théorique d'un incident/accident avec des marchandises dangereuses a été réalisée sur le site du triage de Bettembourg avec chaque responsable PUI, c'est-à-dire les cinq agents du poste coordinateur-visite, dont chacun a reçu un scénario

différent.

Les conclusions de ces exercices ont été formalisées dans un rapport comprenant un plan d'actions correctives.

2.10.8. Equipe Mobile Qualité-Sécurité

La mission primaire 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 de sécurité et de qualité des travaux effectués.

Au cours du temps, cette équipe a renforcé son implication au niveau de la préparation et de la conduite de formations, ainsi que de la qualification d'agents assurant des fonctions de CDM / DDM sur le territoire luxembourgeois, y compris dans le cadre des journées de formation continue annuelle, en coopération étroite avec le Centre de formation des CFL.

Les contrôles et accompagnements opérés par l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité 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 est exposé le personnel ainsi que les comportements préventifs à adopter.

En 2012, 193 accompagnements furent réalisés au bénéfice des collaborateurs de CFL cargo et des Ateliers de Pétange, et ce sur les différents sites (Rodange, Pétange, Differdange, Belval, Esch, Schifflange, Bettembourg, Mertert, Ettelbruck, Bissen, Rumelange-Langengrund et Pétange).

Les sujets principaux ayant donné lieu à des interventions pédagogiques sont les suivants :

- réalisation d'essais de freins ;
- comportement lors de la prise de service ;
- immobilisation de wagons ;
- non-respect de dégagement des croisements ;
- non respects des règles au niveau de passages à niveau ;
- fiches de topo-maintenance non-conformes ;
- signification de certains repères (p.ex. signaux douteux) ;
- limitations de vitesse ;
- tests de télécommande.

En outre, l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité organise et effectue régulièrement des accompagnements sur site avec le Directeur général et d'autres membres du service QSE. Ces visites donnent au Directeur général l'opportunité de se faire 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.

De plus, l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité a accompagné de nouveaux collaborateurs afin de les initier aux activités de CFL cargo sur les différents sites et de les sensibiliser à la sécurité des opérations.

Formations préparées et organisées :

En 2012, l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité a contribué de manière significative à différentes formations :

- formation « gestes et postures » ;
- conférences de sécurité : 2 sessions (mars-avril et septembre-octobre 2012) ;
- journées de formation pour les Conducteurs de manœuvres CDM3 ;
- intervention dans des journées de formation continue pour CDM2, CEM et Visiteurs techniques ;
- formation d'agents Atelier de Pétange (mai 2012) ;
- formation d'agents AMCLE (septembre 2012) ;
- formation PTI pour des agents des Ateliers Pétange et du site de Belval ;
- accompagnements d'agents CFL-GI pour la connaissance d'infrastructures sur le réseau tertiaire des sites Belval, Differdange et Schifflange ;
- qualification d'agents CDM/DDM sur le réseau tertiaire et des embranchements privés.

Activités diverses :

- participation à l'organisation du stand à la Journée de Sécurité du Groupe CFL ;
- consignation de situations diverses sur sites (mesures passages à niveau, entrevoies, rigoles de rails, ...) ;
- accompagnements d'audits de sécurité avec CFL-QSE aux Ateliers de Pétange et au CRM à Luxembourg (2 journées) ;
- support aux enquêtes suites à divers incidents ;
- support pour l'établissement de consignes opérationnelles et de la documentation métier ;
- participation à des analyses de risques sur différents sites (p.ex. Wolser, AMCLE, Differdange, ...) ;
- aide à l'organisation et la mise en place des appareils PTI ;
- aide au bon déroulement de chantiers (Esch-Belval, Bascharage, ...) ;
- participation à la distribution de divers EPI.

2.10.9. Evolution du SGS-SGQ en 2012

Le Système de Gestion de la Sécurité et de la Qualité (SGS-SGQ) de CFL cargo, introduit au 1er janvier 2009, a été certifié par Quality Austria en avril 2012 selon la norme ISO 9001:2008. Durant ce même audit furent contrôlés le respect des exigences de la réglementation en vigueur, notamment basée sur la directive européenne 2004/49/CE et le règlement européen 1158/2010 (sécurité ferroviaire) et le respect des exigences de la norme OHSAS 18001:2007 (sécurité et santé au travail). Par cette démarche, CFL cargo reste conforme aux exigences applicables aux entreprises ferroviaires opérant en trafic national et international.

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

Au cours de l'exercice 2012, 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 dans le cadre du renouvellement en 2011 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. Licences et certificats de sécurité de CFL cargo en 2012

Le certificat de sécurité pour l'utilisation du réseau ferré national français fut réexaminé par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), sur base notamment du règlement européen 1158/2010, et renouvelé pour une durée de cinq ans.

Au 31 décembre 2012, CFL cargo et ses filiales sont donc titulaires de licences et de certificats de sécurité leur permettant d'être opérationnels au Luxembourg (détenu par CFL cargo), en France (détenu par CFL cargo), en Allemagne (détenu par la filiale CFL cargo Deutschland), au Danemark (détenu par la filiale CFL cargo Danmark) et en Suède (détenu par la filiale CFL cargo Sverige).

2.10.11. Audits externes sur la gestion de la sécurité de CFL cargo en 2012

Au-delà des audits internes portant sur le respect par le personnel des prescriptions de sécurité, CFL cargo a été auditée avec succès par Quality Austria ainsi que par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), l'autorité nationale de sécurité en France.

En avril 2012, Quality Austria a certifié le Système de Gestion de la Sécurité et de la Qualité (SGS-SGQ) de CFL cargo selon la norme ISO 9001:2008. Durant ce même audit Quality Austria a contrôlé le respect des exigences de la réglementation en vigueur dans les domaines de la sécurité ferroviaire et de la sécurité et santé au travail (OHSAS 18001:2007).

L'audit EPSF portait sur les exigences de sécurité dans le cadre des processus de formation et d'habilitation, voire de certification, des agents assurant des fonctions de sécurité, respectivement des fonctions liées à la sécurité.

D'autres audits externes ont été réalisés communément par l'Inspection du Travail et des Mines (ITM) et de l'Administration de l'Environnement (inspection SEVESO), par les clients ArcelorMittal (Rail-Safety du site Belval), le client SHELL et Fret SNCF (opérations au sol à Hagondange).

La maison-mère CFL a audité par deux reprises sa filiale CFL cargo, et ce pour les sujets suivants :

- la sécurité des Ateliers Belval et du site de Differdange (service CFL-QSE) ;
- les équipements à bord des engins moteurs, leur utilisation et le suivi des enregistrements (service Audit interne des CFL).

2.10.12. Audits, Analyse des risques et Procédures Techniques en 2012

2.10.12.1. Audits

L'Equipe Mobile Qualité-Sécurité a implémenté un programme de formations et de conférences de sécurité et conduit de nombreux accompagnements pédagogiques auprès des agents sur le terrain.

L'équipe QSE a établi un programme d'audits internes pour CFL cargo, qui ont été conduits en concertation avec les Chefs UP et les Responsables métiers.

De plus, il y a eu les audits externes effectués sur les activités de CFL cargo par des instances tierces (Quality Austria, EPSF, Audit interne CFL, CFL-QSE, Administration de l'Environnement, ITM, ...).

En 2012, 146 audits internes et externes ont généré 47 constatations. Celles-ci ont mené à 30 mesures dont 15 ont été clôturées.

2.10.12.2. Analyse des risques 2012 suivant les méthodes de sécurité communes

En 2012, le service QSE a participé activement à plusieurs analyses des risques en application des méthodes de sécurité communes (règlement européen CE/352/2009), sur les sites suivants :

- Langengrund (opérations réalisées par un travailleur isolé – risques au fonctionnement de la télécommande) ;
- Rodange (opérations réalisées par un travailleur isolé – défaillance d'éclairage d'une partie du site) ;
- Schifflange (extension de la qualification de CDM 1 sur le site de Schifflange avant réalisation de travaux par le CFL-GI) ;
- Bettembourg (opérations de ravitaillement des engins moteurs en gasoil).

2.10.12.3. Procédures Techniques

Dans le domaine des procédures techniques, le service QSE de CFL cargo a contribué largement à la rédaction et/ou a évalué de nombreux documents réglementaires aussi bien sur le plan technique qu'organisationnel.

De plus, le service QSE a participé activement à la définition d'une nouvelle organisation en matière de gestion de la sécurité, précisant notamment les responsabilités en matière de la sécurité opérationnelle et du système de gestion de la sécurité et de la qualité.

Le service QSE de CFL cargo a également accompagné la mise en place d'un Bureau de Transports Exceptionnels propre à CFL cargo.

Dans le cadre du renouvellement du certificat de sécurité sur le réseau français, le service CFL cargo a rédigé un nombre important de documents référentiels, visant à réorganiser la documentation en place en la complétant pour répondre de manière précise et complète aux exigences réglementaires européennes et nationales en vigueur.

Au niveau des activités au Grand-Duché de Luxembourg, il y a eu en 2012 création de plusieurs documents, dont notamment un référentiel «Formation et freinage des trains » et un document métier destiné aux agents de formation.

Durant l'année 2012, le service QSE de CFL cargo a participé à de nombreux groupes de travail (GT) pluridisciplinaires et à des réunions de concertation interdisciplinaires, dont notamment :

- GT « Convention Fret » (procédures harmonisées liées à la composition des trains de marchandises échangés entre la SNCF, les CFL, CFL cargo et SNCB Logistics) ;
- GT pour la revue des contrats cadres et des contrats de sous-traitance (exploitation et conduite) bilatéraux avec les entreprises ferroviaires SNCF et SNCB Logistics ;
- GT devant élaborer un accord de partenariat avec DB Schenker Rail ;
- GT Transports Exceptionnels avec le CFL-GI et l'Administration des Chemins de Fer ;
- réunions de concertation CFL-GI / CFL cargo sur des sujets relatifs à la sécurité ferroviaire ;
- entrevues avec l'Administration des Chemins de Fer ;
- réunions de concertation avec le Centre de formation des CFL et CFL-TM au sujet des règlements grand-ducaux portant sur l'accréditation du Centre de formation et la reconnaissance des examinateurs, de même que pour le projet d'amendement du 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 UP concernant les actions à entreprendre suite à ces événements ;
- élaboration d'une proposition pour la réorganisation de la réglementation concernant les manœuvres.

2.10.12.4. Autres projets

- participation aux réunions mensuelles du Comité des Conseillers RID (CCR) de CFL cargo ;
- implémentation d'un nouveau processus d'analyse des risques suivant les méthodes de sécurité communes en application du règlement européen CE/352/2009, en concertation étroite avec CFL-EF et élaboration d'un référentiel en la matière.

2.10.13. Ressources humaines de CFL cargo

2.10.13.1. Personnel actif en 2012

En date du 31 décembre 2012, le nombre de collaborateurs CFL cargo s'est élevé à 383,30 unités (en équivalents temps plein). Les effectifs totaux se ventilent comme suit, par statut d'origine :

CFL cargo	
ArcelorMittal	38
CFL	87,50
CFL cargo	257,80
Total	383,30

Cette répartition reflète une augmentation constante de la part du personnel propre à statut CFL cargo, ce qui vaut également pour la filiale Ateliers de Pétange, dont le nombre total de collaborateurs s'est élevé à 136 unités (en équivalents temps plein) au 31 décembre 2012.

Ateliers de Pétange	
APE statut CFL	21
APE statut CC	115
APE Total	136

En 2012, CFL cargo a pu recruter 31 nouveaux collaborateurs – sept pour CFL cargo et 24 pour les Ateliers de Pétange. L'équipe Ressources Humaines au Luxembourg s'occupe également des recrutements de CFL Fret Service France, qui a pu recruter huit nouveaux collaborateurs en 2012. Les recrutements des autres filiales – en Allemagne, au Danemark et en Suède – se font localement.

Le nombre de collaborateurs ETP total se calcule comme suit :

CFL cargo	383,30
Ateliers de Pétange	136,0
Cargo Fret Services France	29,0
CFL cargo Deutschland	33,0
CFL cargo Danmark	11,0
CFL cargo Sverige	7,0

Total Groupe CFL cargo 599,30

2.10.13.2. Formations en 2012

La formation a de nouveau été placée au cœur de la stratégie de CFL cargo et ainsi plus de 21.000 heures de formation furent réalisées en 2012.

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 :

- Aiguilleur-freineur SAXBY
- Auditeur interne d'un système de management de la qualité selon ISO 9001
- CDM2 formés pour la fonction CDM3
- Permis de conduire allemand complémentaire
- Permis de conduire belge complémentaire
- Cours d'allemand pour les collaborateurs de l'atelier locomotives de Belval
- Cours de luxembourgeois pour les collaborateurs administratifs bilingues
- Droit de la concurrence pour la Direction Générale et l'encadrement
- Gestes et postures
- Interopérabilité Thionville-Bettembourg pour CEM CFL Fret Services France
- Lutte contre les incendies
- Premiers secours (formation initiale et recyclage)
- Règlement général d'exploitation pour Chefs d'équipe
- RID
- Savoir communiquer efficacement / Gérer ses émotions

Les formations se sont déroulées entièrement dans le cadre du chômage partiel, ce qui a permis d'éviter les licenciements économiques malgré la situation financière difficile.

2.10.13.2. Faits marquants en 2012

- La première pointeuse a été mise en service au bâtiment de la Direction à Esch-sur-Alzette suite à l'introduction du système de l'horaire mobile électronique pour le personnel administratif non-cadre. Courant 2013 d'autres pointeuses seront installées aux Ateliers de Pétange ainsi qu'au Triage de Bettembourg.
- Les premières licences harmonisées pour conducteurs de train ont été délivrées par l'Administration des Chemins de Fer et CFL cargo a eu la chance d'avoir reçu la toute première à avoir été émise au Grand-Duché de Luxembourg avec le numéro LU-71-2012-0001.

2.10.14. Informatique

CFL cargo s'appuie sur le service Informatique des CFL pour analyser et accompagner ses projets informatiques.

2.10.14.1. Principales réalisations software en 2012

Gestion opérationnelle

- Application Dispolino:
 - Le nouveau module « Gestion des Dessertes Clients » a été mis en place sur les sites de Differdange et Rodange.
 - Des fonctionnalités supplémentaires « Visite » ont été intégrées.
 - La planification des locations et des maintenances des locomotives et des wagons a été ajoutée.
 - Un assistant à la création des ordres de transports pour wagons vides a été ajouté.
 - Ajout d'une nouvelle interface basée sur le standard Edifact (pour le marché allemand) ainsi que du message TAF-TSI « train composition ».

Gestion commerciale et financière

- Dans le cadre du projet Xrail, une nouvelle base de données Oracle a été créée pour recevoir les messages internationaux de positionnement ISR incluant l'estimation du temps d'arrivée (Estimated Time of Arrival).

2.10.15. Matériel de traction

CFL cargo réorganise et optimise continuellement son parc de locomotives afin de répondre aux besoins de ses clients. Les évolutions du parc de locomotives se font avec l'objectif long terme de moderniser et standardiser la flotte de CFL cargo pour non seulement devenir plus performant mais également pour minimiser l'impact sur l'environnement.

Le parc de locomotives peut être divisé en trois catégories, à savoir :

- Locomotives diesel ou électriques de ligne pour les trains internationaux de longue distance – actuellement CFL cargo dispose de locomotives pouvant circuler non seulement au Luxembourg mais également en Allemagne, en Belgique, au Danemark, en France et en Suède.
- Locomotives diesel pour les trains de desserte régionale – notamment en Allemagne, au Danemark, en France et au Luxembourg.

- Locomotives diesel pour les manœuvres de triage à Bettembourg, à Hagondange, au réseau tertiaire et sur des embranchements privés.

2.10.15.1. Evolution du parc de traction

Au cours de l'année 2012, le parc de locomotives a évolué comme suit pour s'adapter aux trafics de CFL cargo :

Luxembourg :

- location d'une locomotive électrique de ligne de type 3000 des CFL ;
- location d'une locomotive diesel-hydraulique de ligne de type Vossloh G 1206 pour des trafics au Luxembourg, en France et en Allemagne ;
- location d'une locomotive diesel-hydraulique de ligne de type Vossloh G 1206 pour des trafics au Luxembourg et en Allemagne ;
- fin de location de trois locomotives diesel-hydrauliques de ligne de type Vossloh G 1000 ;
- fin de location de trois locomotives diesel-hydrauliques de ligne de type Vossloh G 1206 ;
- fin de location d'une locomotive électrique de ligne de type 4000 des CFL ;
- vente de deux locomotives diesel-électriques de ligne de type 1800 à un client allemand ;

Allemagne :

- location de deux locomotives électriques de ligne de type Bombardier 185 pour des trafics en Allemagne ;
- location d'une locomotive électrique de ligne de type Siemens 189 pour des trafics en Allemagne ;
- location de deux locomotives diesel-électriques de ligne de type Class 66 pour des trafics en Allemagne et au Danemark.
- fin de location de quatre locomotives électriques de ligne de type Bombardier 185 pour des trafics en Allemagne ;
- fin de location de deux locomotives électriques de ligne de type Bombardier 186 pour des trafics en Allemagne ;
- fin de location d'une locomotive électrique de ligne de type Siemens 189 pour des trafics en Allemagne ;
- fin de location de deux locomotives diesel-électriques de ligne de type Class 66 pour des trafics en Allemagne.

Danemark :

- mise en service de deux locomotives diesel-électriques de ligne de type 1800 au Danemark.

2.10.15.2. Inventaire fin 2012

Les moyens de traction dont disposait CFL cargo en date du 31 décembre 2012 sont les suivants :

Luxembourg :

- 18 locomotives diesel-hydrauliques de type Vossloh 1100, 1500 et 1580 pour les manœuvres et les services de desserte régionale, en location ;
- 6 locomotives électriques de ligne (2 de type 3000, 4 de type 4000), en location ;
- 3 locomotives diesel-électriques de ligne de type 1800 ;

- 18 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre réseau tertiaire (type 300) ;
- 4 locomotives diesel-hydrauliques de manœuvre réseau tertiaire (type 100).

Allemagne :

- 7 locomotives électriques de ligne de type 185, en location ;
- 1 locomotive Class 66 en Allemagne, en location ;
- 1 locomotive diesel en Allemagne du Nord.

Danemark :

- 3 locomotives de la série M au Danemark ;
- 2 locomotives diesel-électriques de ligne de type 1800 ;
- 2 locomotives Class 66 au Danemark, en location.

Suède :

- 3 locomotives de ligne électriques.
- 1 locomotive de ligne diesel-électrique.

2.10.15.3. Maintenance des locomotives en 2012

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 opérant sur les sites sidérurgiques et le réseau tertiaire (locomotives du type 100 et 300) sont entretenues à l'Atelier de Belval. La maintenance des locomotives diesel-électriques allemandes et danoises est assurée par les ateliers de Niebüll, respectivement de Padborg. La maintenance des sept locomotives électriques 185 est faite chez un prestataire externe en Allemagne.

La modernisation du parc de locomotives de manœuvre du réseau tertiaire auprès d'un atelier spécialisé en Allemagne suit son cours. Ce projet s'étend jusqu'en 2015 et prévoit la modernisation de neuf locomotives au total.

L'homologation des locomotives industrielles des séries 100 et 300 du réseau tertiaire auprès de l'Administration des Chemins de Fer en collaboration avec le TÜV Nord suit son cours.

2.10.15.4. Performance des locomotives en 2012

Pour l'année 2012, les locomotives diesel de CFL cargo ont réalisé 122.000 heures de production et les locomotives électriques ont parcouru 2.230.000 kilomètres.

Pour l'année horaire 2012, 228 sillons de trains étaient alloués au trafic fret. Au total 33.327 trains de fret (CFL cargo et Sibelit) ont circulé au cours de l'année 2012.

Pendant l'année 2012, l'opérateur SNCF FRET a fait circuler 2.524 trains pour l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan.

2.10.16. Matériel remorqué fret

Le parc de wagons de CFL cargo est en continuelle évolution et ce afin d'offrir une réponse adaptée aux besoins des clients. CFL cargo optimise sa flotte en répondant aux normes et aux exigences les plus actuelles en matière de sécurité, de qualité et de respect de l'environnement.

La flotte de wagons de CFL cargo possède deux caractéristiques principales – tous les wagons sont :

- adaptés à l'écartement normal européen des voies ;
- autorisés pour toutes les matières dangereuses (matériel RID, à l'exception de la classe 7 réglementant les transports nucléaires).

2.10.16.1. Evolution du parc commercial en 2012

Plusieurs changements au parc commercial ont été agencés en 2012 avec 32 nouvelles locations, 36 acquisitions/commandes, dont 17 wagons déjà livrés en 2012, 244 restitutions de wagons, 79 wagons vendus, 7 mises à la mitraille et 341 wagons loués à des tiers.

2.10.16.2. Composition du parc de wagons fin 2012

En fin d'exercice 2012, le parc du matériel remorqué fret de CFL cargo comptait un total de 3.921 wagons (3.606 à bogies ; 315 à 2 essieux), dont 918 wagons loués (en particulier des wagons Shimms et des wagons plats).

97,60 % de ces wagons, soit 3.827 unités, sont aptes au trafic international. 3.551 wagons sont intégrés dans le parc RIV.

2.10.16.3. Capacité de transport en 2012

En 2012, la capacité de chargement du parc de wagons CFL cargo était de 228.793 tonnes. La capacité moyenne par wagon est montée à 58,36 tonnes en fin d'exercice (comparé à 57,13 tonnes en 2011). L'âge moyen des wagons commerciaux est de 21,47 ans (comparé à 21,58 ans en 2011).

2.10.16.4. Wagons « inter-usines » en 2012

CFL cargo dispose également, fin 2012, de 363 wagons « inter-usines » qui sont en circulation sur le réseau tertiaire et sur les voies d'usines internes.

Mouvements futurs :

- Durant l'exercice 2013, il est prévu de mettre hors service encore 60 wagons vétustes.
- 41 wagons tombereaux du type Fa, inutilisés depuis la fermeture du site Esch/Schiffflange, sont proposés à la vente.
- 54 wagons du parc primaire seront intégrés au trafic sur réseau tertiaire, ramenant ainsi le parc « inter-usines » à 316 wagons.

2.10.16.5. Maintenance des wagons en 2012

Les wagons de CFL cargo sont rattachés à l'ECM (Entity in Charge of Maintenance) Ateliers de Pétange, filiale de CFL cargo. Cette ECM a été certifiée selon MoU par le NoBo BELGORAIL le 27 février 2012.

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 en continu son rayon d'action géographique aux pays avoisinants et au-delà, jusqu'aux pays de l'Europe de l'Est.

Cette couverture de réseau à grande échelle s'effectue en étroite collaboration avec ses filiales CFL cargo Deutschland, CFL cargo Danmark, CFL Fret Services France et, depuis janvier 2012, CFL cargo Sverige. En outre, CFL cargo dispose de son propre atelier de maintenance et de réparation de wagons marchandises au Luxembourg : les Ateliers de Pétange.

2.10.17.1. Nouvelle approche « Groupe CFL cargo »

Le développement continu des trafics internationaux, et donc la diversification géographique des activités, est un élément central dans les efforts d'amélioration de la situation. Afin de coordonner au mieux les activités transfrontalières, CFL cargo a adapté les structures de ses filiales, qui sont désormais gérées en étroite coopération avec le comité de direction au Luxembourg. Ceci permet aussi de mieux exploiter les synergies « Groupe CFL cargo » au niveau des services partagés.

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).

La situation économique difficile en Europe a eu des répercussions sur tous les trafics de CFL cargo Deutschland et on a constaté en 2012 une réduction significative sur tous les axes. Suite à cette situation économique morose, CFL cargo Deutschland a adapté son matériel roulant et a défini une stratégie pour concentrer ses moyens de traction sur des axes définis. Cette stratégie prévoit le renforcement des activités commerciales sur ces axes, avec l'objectif d'augmenter le taux d'utilisation de ses locomotives et de réduire le taux de marche à vide.

CFL cargo Deutschland assure des trafics en Allemagne et en international, transportant essentiellement des matériaux de construction, du ciment, de la cellulose, des produits chimiques, du bois, des produits sidérurgiques, du charbon/coke, etc.

A l'intérieur de l'Allemagne, CFL cargo Deutschland exploite des trains de ciment et le Ringzug, qui assure le transport fret de Schleswig-Holstein vers Sylt, ainsi que d'autres trafics diffus.

Pour certains trafics internationaux, CFL cargo Deutschland travaille en étroite collaboration avec les autres sociétés du groupe CFL cargo – avec CFL cargo Danmark pour des transports transfrontaliers entre l'Allemagne et le Danemark (par exemple des transports de bois aggloméré) ainsi qu'avec CFL cargo au Luxembourg pour des transports dans la région de Trèves et vers la Lorraine.

La filiale allemande continue à organiser les trains spot de coke/charbon de Pologne/Tchéquie vers Nancy (FR), en assurant la traction de la frontière polonaise jusqu'à Trèves (DE) où CFL cargo Luxembourg reprend la relève.

D'autres projets internationaux sont actuellement à l'étude, notamment des trafics vers le nord en coopération avec la filiale danoise et la nouvelle filiale suédoise.

2.10.17.3. CFL cargo Danmark

Précédemment connue sous le nom de « Dansk Jernbane ApS », la filiale CFL cargo Danmark est située à Padborg, à la frontière allemande-danoise.

Au premier trimestre 2012, CFL cargo Danmark a repris l'atelier de maintenance de locomotives qui avait été externalisé en 2009. L'atelier a été chargé de la maintenance et de la réfection des locomotives 1800.

Au Danemark comme en Allemagne, on a constaté une réduction des activités économiques, ce qui a mené à une réduction des effectifs.

CFL cargo Danmark transporte essentiellement 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 entre le Danemark et l'Allemagne.

Depuis le début de 2012, CFL cargo Danmark collabore également avec la nouvelle filiale suédoise, CFL cargo Sverige, afin de développer des trafics entre la Suède et le Danemark / l'Allemagne. En effet, CFL cargo est dans la position avantageuse d'être l'une des quatre entreprises ferroviaires autorisées à transporter des marchandises par le pont de l'Øresund reliant le Danemark à la Suède. Ainsi, au courant de l'année 2012, CFL cargo Danmark a opéré quelques trafics spot en direction de la Suède à travers le pont de l'Øresund.

A l'intérieur du Danemark, la filiale assure les transports suivants :

- bois aggloméré, de Padborg vers Herning ;
- produits sidérurgiques, de Frederiksværk vers Ringsted ;
- produits chimiques, de Fredericia vers Nyborg ;
- groupes de trains IC4 IC2 et IC4 de Padborg (DK) à Aarhus (DK), pour le compte du constructeur italien AnsaldoBreda au premier semestre 2012 ;
- pales d'éoliennes, de Padborg vers Esbjerg, en sous-traitance pour SNCF Geodis, en automne 2012.

Transport de pales d'éoliennes

En automne 2012, CFL cargo Danmark a assuré plusieurs transports de pales d'éoliennes de 55 m de longueur, provenant de l'Allemagne, de Padborg vers le port danois d'Esjberg.

Même si le transport de pales d'éoliennes par rail est soumis à de multiples restrictions – ce qui est tout à fait normal pour un transport exceptionnel – l'utilisation du rail plutôt que de la route permet de les transporter beaucoup plus rapidement et à un moindre coût.

En effet, le responsable du transport chez le producteur des pales d'éoliennes estime qu'ils ont réalisé une économie de 15% du coût de transport et que l'acheminement n'a pris que 20 heures porte-à-porte, comparé à 72 heures par la route, moyennant 9 camions et 18 véhicules de sécurité.

Ce transport exceptionnel spectaculaire se faisait en double-traction au Danemark, avec une loco MX (nécessaire pour satisfaire aux restrictions de traversée d'un point dans le port) et une loco Class 66 (pour avoir suffisamment de puissance de traction).

2.10.17.4. CFL cargo Sverige

Le premier janvier 2012, CFL cargo a acheté 51 % des actions de Svensk Tagkraft AB dans Midcargo AB, entreprise qui fut ensuite renommée CFL cargo Sverige AB.

Créée sous le nom de BK Tag AB en 1990, la société était le premier opérateur de fret ferroviaire privé en Suède. Pendant les années '90, elle est devenue Midcargo AB et a lancé la première navette de train privé vers le port de Göteborg.

La filiale suédoise exploite toujours ces trains réguliers de transport combiné entre le port de Göteborg et Åhus, Karlstad, et Vaggeryd. L'entreprise offre également diverses prestations de desserte dans la région.

CFL cargo Sverige compte développer les trafics nationaux pour augmenter les parts de marché et profiter des économies d'échelle. Un nouveau trafic entre Varberg et Limmared a été mis en place en juin 2012. Plusieurs autres nouveaux projets sont actuellement à l'étude.

Un objectif important est le développement d'un axe de transport de fret de l'Allemagne et du Danemark vers la Suède avec passage du pont de l'Øresund qui relie le Danemark à la Suède.

2.10.17.5. CFL Fret Services France

CFL Fret Services France, filiale créée en 2010 avec la société-sœur CFL Multimodal, offre les compétences suivantes sur le territoire français, essentiellement dans la Lorraine :

- conduite de locomotives ;
- opérations au sol ;
- organisation de différentes dessertes.

Dans le cadre du développement des activités en France, CFL cargo a racheté les actions de CFL Multimodal en 2012.

Activités 2012

Après la conclusion de la formation initiale des agents au sol fin 2011, les formations initiales des conducteurs polyvalents (ayant la double compétence de conducteur de locomotive et d'opérateur au sol) se sont poursuivies et terminées avec succès au courant de l'année 2012. Depuis début 2012, tous les agents au sol sont opérationnels et, depuis fin 2012, les conducteurs le sont également.

Parmi les formations, on trouve aussi les formations d'interopérabilité des conducteurs de CFL Fret Services France pour la prise des trains à Bettembourg et les formations au logiciel de production Dispolino installé à Hagondange en 2012.

CFL Fret Services France réalise des prestations au sol principalement à Hagondange, mais aussi à Lérrouville et d'autres gares où des trafics de CFL cargo doivent recevoir des prestations d'opérations au sol. Sur les voies dont dispose CFL cargo à Hagondange, la filiale traite 25 trains par jour, ce qui représente un volume de 1.091.725 tonnes pour l'année 2012.

Les prestations de conduite sur des trains en France sont réalisées majoritairement au départ de la gare de Hagondange. Pour le compte de CFL cargo au Luxembourg, CFL Fret Services France offre des prestations d'agents au sol et/ou de conducteur pour les trafics suivants :

- trains réguliers vers la Bâle (CH) et l'Italie ;
- navette assurant la connexion avec le hub de Lérrouville (FR) ;
- transport de ciment du Luxembourg jusqu'à Lérrouville, à destination de Lyon (FR) ;
- trafic spot de coke, principalement en provenance de Pologne, vers des industriels lorrains ;
- train de coils Hagondange – Mouzon (FR) ;
- train de ferrailles Hagondange – Lumes (FR) ;
- trafic de coils en provenance de la Slovaquie, transportés de Lérrouville à Réhon (Longwy) en passant par Hagondange ;
- trafic de charbon entre Visé (BE) et Hagondange (FR) ;
- plusieurs expéditions au départ du client Tatasteel à Hayange (FR) vers la Suède ;
- transports ponctuels de voitures de Batilly vers Anvers et de Batilly jusque Woippy ;
- plusieurs trains de céréales entre Châlons-en-Champagne et Metz.

Dans le cadre du développement des dessertes locales autour de Hagondange, CFL cargo achemine aussi un ou deux trains de wagons par semaine, en sous-traitance pour le compte d'autres entreprises ferroviaires, vers divers ateliers de maintenance et réparation de wagons (Sogefer, Rolanfer, aux Ateliers de Pétange et, depuis peu, aux ateliers de réparation de Lormafer).

2.10.17.6. Ateliers de Pétange

Les Ateliers de Pétange S.A., filiale de CFL cargo depuis janvier 2008, offrent des prestations d'entretien de matériel ferroviaire et mécanique générale :

- maintenance régulière de la flotte de wagons (circulant sur le réseau primaire) de CFL cargo et de clients tiers ;
- réparation des wagons avariés (wagons CFL cargo et wagons d'autres entreprises ferroviaires) dans les ateliers ;
- petites réparations de wagons par l'Equipe Mobile de Maintenance Curative à Bettembourg.

Activités en 2012

L'année 2012 s'annonçait difficile, suite à la forte diminution des activités dans la sidérurgie.

Les Ateliers de Pétange ont néanmoins réussi à augmenter le chiffre d'affaires de 6% par rapport à l'année 2011, pour atteindre un total de 13,2 MEUR.

En outre, les Ateliers de Pétange ont pu persuader de nouveaux clients tiers de leurs compétences et de la qualité de leurs services.

La mise en place d'un plan industriel et commercial (PIC) a permis aux Ateliers de Pétange d'équilibrer au mieux la charge de travail et la capacité. Le PIC facilite la planification du besoin d'effectifs et la coordination avec CFL cargo des travaux nécessaires sur les wagons à retourner après la fin du contrat de location, ainsi que des travaux de révision des wagons de CFL cargo et des clients tiers.

Dû à la charge de travail élevée, les travaux de réfection du tour de reprofilage MFD sont reportés au mois de février/mars 2013.

Une nouvelle cabine de grenaillage pour essieux, correspondant mieux aux besoins des ateliers, a finalement pu être identifiée et une commande a été lancée en novembre. La cabine sera opérationnelle au deuxième trimestre 2013.

Les Ateliers de Pétange sont en charge du dossier technique et du suivi, de la production et de la livraison des 36 wagons poche que CFL cargo a acheté pour le transport Bettembourg – Trieste. Les ateliers assurent également la fonction de l'ECM (Entité en Charge de la Maintenance) pour ces wagons et ils sont responsables pour la révision des wagons. Une première révision est prévue dans le cadre d'une VSP (Vérification Spéciale Périodique) dans six mois, après que les wagons aient parcouru 100.000 km.

Maintenance Curative :

- En 2012, 6.436 wagons ont été réparés par l'atelier de la Maintenance Curative, dont 2.545 par son Equipe Mobile.
- Les Ateliers de Pétange ont également collaboré à la mise en conformité des wagons du réseau tertiaire à l'Atelier de Belval : le personnel des Ateliers de Pétange y a travaillé sur 33 wagons à raison de 80 heures par wagon.
- La première phase d'expansion de l'Equipe Mobile de la Maintenance Curative a eu lieu mi-2012 lors du démarrage des interventions à la gare d'Hagondange, dans le cadre des nouveaux trafics de CFL cargo.

Maintenance Préventive :

- En 2012, l'atelier de la Maintenance Préventive a réalisé 299 grandes révisions et 125 petites révisions sur des wagons de CFL cargo et de clients tiers.
- En plus, l'atelier a fait 204 VSPs (Vérification Spéciale Périodique) sur les wagons Modalohr.
- L'Equipe Mobile de la Maintenance Préventive a réalisé 222 réparations sur les wagons Modalohr sur la plateforme de l'autoroute ferroviaire à Bettembourg.

Essieux :

- L'atelier Essieux a réalisé des révisions périodiques sur 1.500 essieux, dont 117 pour des clients tiers. L'atelier a fait le reprofilage sur 1.260 essieux, dont 590 pour des clients tiers. 138 essieux ont été équipés de nouveaux corps de roues.

- De plus, des contrôles par ultrasons pour les essieux de 40 voitures DOSTO ont été réalisés pour le compte du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) des CFL.
- Pour le compte de l'Atelier de Belval, des contrôles par ultrasons et par ressuage (essai de pénétration d'un colorant) ont été réalisés sur les essieux de six locomotives MAK.

Freins :

- L'atelier Freins a fait un total de 1.778 réparations et révisions sur différents types de distributeurs frein à air durant l'année 2012.
- Depuis septembre, l'atelier a prospecté cinq nouveaux clients tiers, dont deux en Pologne.
- En outre, suite à une formation auprès du fabricant de composants de frein Dako-CZ en République Tchèque, les Ateliers de Pétange sont désormais agréés à travailler sur ces composants de frein.

Sécurité et santé aux Ateliers de Pétange

Les démarches lancées en 2011 et approfondies ou conclues durant 2012, ont été affirmées par la baisse importante des accidents et incidents. Le taux de fréquence est actuellement de 13,6 et le taux de gravité est de 0,40, ce qui représente trois accidents avec arrêt, un accident sans arrêt et 18 incidents traités par des premiers soins en interne.

Les mesures suivantes ont contribué à l'atteinte de ce bon résultat et ont protégé les collaborateurs à maintes reprises de blessures :

- mise en place des nouveaux EPI (équipement de protection individuelle) début janvier ;
- instauration du port obligatoire du casque et des lunettes de sécurité ;
- introduction d'un support de formation pour les nouveaux arrivants (livret d'accueil sécurité) ;
- promotion d'une culture de sécurité moyennant diverses actions régulières, par exemple : flashes de sécurité, minutes de sécurité au début du poste de travail, audits de sécurité réguliers ;
- suppression de diverses sources de danger, comme par exemple la mise hors service de plusieurs machines à outil non-conformes.

Le projet 5S, démarré en novembre 2011, a également contribué à l'amélioration de la sécurité et a créé un environnement de travail propre et ordonné. La méthode 5S restera en place afin d'améliorer en continu la sécurité et l'environnement de travail des collaborateurs.

Evolution du personnel en 2012

En 2012, 18 nouveaux collaborateurs ont été engagés. Ceux-ci compensent des retours vers la maison mère CFL et renforcent les différentes équipes des ateliers.

Afin d'assurer sa responsabilité sociale, les Ressources Humaines coopèrent étroitement avec l'agence pour le développement luxembourgeois (ADEM) et ont ainsi pu recruter un nombre significatif de demandeurs d'emploi.

Les fonctions Qualité, Sécurité et Environnement ont été regroupées sur une seule personne en tant que responsable QSE.

Fin 2012, les Ateliers de Pétange comptaient 140 collaborateurs, dont 120 personnes avec un statut privé et 20 personnes avec statut CFL.

Certifications et compétences en 2012

Certification ECM

Selon les directives européennes, chaque wagon circulant sur le réseau public doit être sous « surveillance technique » d'une Entité en Charge de la Maintenance (ECM).

Après un audit du 17 au 19 janvier 2012, les Ateliers de Pétange ont reçu la certification définitive en tant qu'ECM, selon le MoU ECM du 14/05/2009, pouvant ainsi officiellement assurer le rôle d'ECM pour les wagons de CFL cargo et des clients tiers.

Certification ISO9001

Le 12 et 13 janvier 2012, lors d'un audit réalisé par des auditeurs ESCM, les Ateliers de Pétange ont pu prouver leur maîtrise de la qualité et leur amélioration continue, telle que exigée par la norme ISO 9001.

Le Système de Management de Qualité des Ateliers de Pétange avait été certifié pour la première fois en janvier 2006.

Certification VPI

Durant l'année 2012, des premières démarches ont été lancées pour obtenir une certification VPI (Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten) au deuxième semestre 2013. Ce certificat VPI est exigé par la majorité des clients. Il s'agit de l'unique référentiel technique, reconnu par tous les détenteurs de wagons en Europe, qui définit les règles techniques (réalisations des travaux, contrôles, mesures et qualification) à respecter lors de la maintenance des wagons.

2.10.17.6. Logistique : CFL Multimodal

A l'instar des années précédentes, le Groupe CFL Multimodal a poursuivi sa progression au cours de l'exercice 2012.

C'est en consolidant, voire en élargissant le spectre de son offre que l'entreprise a renforcé sa position d'acteur de référence dans le domaine de la logistique au Grand-Duché de Luxembourg et dans la Grande Région.

L'année écoulée reste fortement marquée par le chantier d'intégration et d'adaptation des activités du groupe Lentz, repris en 2011. L'opération a réussi, le portefeuille clients a été cimenté et étendu, de nouveaux marchés ont pu être gagnés. Ceci est particulièrement vrai dans le domaine du stockage de pneus sur jante. Le nombre de sets stockés a augmenté de 50% en une année. Pour ce qui concerne le groupage, de nouveaux partenariats ont été scellés afin de pénétrer les marchés français et belges.

En parallèle, l'organisation de la nouvelle entité a été revue et modulée afin de répondre aux exigences sévères de service, de qualité et de performance du marché. L'équipe commerciale a été renforcée, un customer service a été mis en place, les systèmes informatiques de la nouvelle entité sont en train d'être recadrés par rapport aux standards du Groupe.

Par ailleurs, la nouvelle filiale a remporté un important appel d'offre relatif à l'externalisation de l'entrepôt et de la distribution des produits Delhaize à Luxembourg. Elle assure depuis le 1^{er} juillet 2012 le stockage, la préparation de commandes, les déclarations en douane et la distribution des produits Delhaize vers les 41 points de vente sur le territoire luxembourgeois. Ce contrat permet au Groupe CFL Multimodal d'exploiter pleinement son expertise en matière de logistique de distribution voire de renforcer ses compétences dans le secteur de la logistique de produits alimentaires et de produits frais.

Il s'avère que fin 2012, le Groupe CFL Multimodal a géré quelque 45.000 m² d'entrepôts répartis sur sept sites au Grand-Duché de Luxembourg et a employé quelque 230 personnes pour gérer ces activités d'entrepôt, de groupage et de distribution.

CFL Multimodal poursuit avec beaucoup d'attachement son projet de regrouper les prédites activités sur un seul site dans la zone de l'Eurohub Sud à Bettembourg/Dudelange. La centralisation en un nouvel entrepôt permettra de créer des synergies opérationnelles, d'améliorer la productivité et de développer de nouvelles activités logistiques à haute valeur ajoutée tout en profitant de la proximité du terminal de transport combiné et de l'autoroute ferroviaire de Bettembourg. Il convient de relever à cet égard la signature officielle d'une convention entre le Ministère de l'Economie et CFL Multimodal, actant le 5 décembre 2012 le démarrage officiel du projet.

De surcroît, 2012 a été une année favorable pour le développement du transport combiné. Une nouvelle liaison reliant Bettembourg à Trieste (Italie) a été mise en service en septembre dernier. Y sont acheminés des marchandises en provenance des ports d'Istanbul, d'Izmir et de Mersin à destination de la France, de la Belgique, de l'Allemagne et du Luxembourg via Trieste, et inversement. Quelque 10.000 semi-remorques seront ainsi acheminées par rail au cours de la première année d'exploitation. En s'appuyant sur ses infrastructures logistiques et son offre de services très diversifiée, CFL Multimodal pourra dorénavant proposer un ensemble de services logistiques, incluant cross-docking, transports de lots partiels, groupage et distribution au principal client de ce train, Mars Logistics.

Pour ce qui concerne les trains du transport combiné sur l'axe Bettembourg-Lübeck, il convient de mentionner la pertinence et le succès de la collaboration entre les deux filiales fret du Groupe CFL, CFL Multimodal étant l'opérateur du train et CFL Cargo le tractionnaire.

La réponse positive du marché vis-à-vis de l'offre de CFL Multimodal et la réussite des projets menés depuis 2010 dans le domaine du transport combiné ouvrent de nombreuses perspectives de développement. Ainsi plusieurs autres projets sont à l'étude et confortent le Groupe dans son ambition de développer les activités intermodales sur le site du terminal de Bettembourg. Dans ce contexte les travaux liés au projet de nouveau terminal se poursuivent de façon très intense et les travaux préliminaires sur site devraient commencer début 2013.

Sur le plan opérationnel, le nombre de transbordements d'unités intermodales sur le terminal de Bettembourg est resté stable en 2012 par rapport à 2011 avec environ 90.000 transbordements. La crise économique en Europe a pesé sur cette activité. L'autoroute ferroviaire a traité quelque 40.000 semi-remorques avec une progression de 10% par rapport à l'année dernière. Depuis 2007, date de démarrage de l'autoroute ferroviaire, le nombre de semi-remorques manutentionnées sur la plateforme de Bettembourg a été multiplié par plus de cinq. Ainsi l'autoroute ferroviaire conforte sa place en tant que solution logistique d'avenir.

Pour 2013 les perspectives d'évolution du Groupe, qui occupe 338 personnes, sont prometteuses et portées par des projets concrets.

CFL Multimodal prépare son avenir par le développement et l'innovation.

2.11. Les Ressources Humaines des CFL

2.11.1. Le personnel actif

Au cours de l'exercice 2012, la société mère des CFL a embauché 172 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 211 agents.

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 150, dont 14 congés parentaux et congés sans traitement et un transfert à l'Administration des Chemins de Fer, l'effectif sur place a connu une augmentation de 61 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 2.953 unités Equivalent Temps Plein (ETP), tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2012 s'est élevé à 3.025 personnes correspondant à 2.972,25 ETP.

Pour le Groupe CFL, l'effectif total s'élève à 4107,51 ETP au 31 décembre 2012.

2.11.2. Personnel retraité

En date du 31 décembre 2012, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3.635.

2.12. Les installations fixes et les équipements

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

Les constructions ou reconstructions de l'ensemble des ouvrages d'art de la ligne sont réalisées à l'exception de l'ouvrage de substitution en vue de la suppression du passage à niveau 7 de Schléiwenhaff (problèmes d'acquisition de terrains – procédure d'expropriation en cours).

Les travaux de réaménagement de la plateforme et de pose des installations de voie, caténaïres et signalisation sont achevés. La mise en service de la deuxième voie a eu lieu le 5 novembre 2012.

Un certain nombre de travaux de finition et de stabilisation de talus et de remblais prévus en-dehors de l'emprise ferroviaire restent cependant encore à être réalisés. Les études relatives aux mesures compensatoires à mettre en œuvre dans le cadre de la renaturation du cours d'eau de la Mess avancent lentement en raison des négociations difficiles avec les propriétaires concernés. En ce qui concerne la mesure de reboisement à hauteur de la zone « Habitat » de Leudelage, une nouvelle alternative côté Est de la zone « Habitat » concernée est en cours d'analyse de concert avec l'Administration de l'Environnement.

Depuis le 9 décembre 2012, 99 trains par jour circulent en semaine sur la ligne, contre 49 trains avant la mise à double voie. Le nouvel horaire affiche un cadencement semi-horaire entre 05h00 et 24h00, avec deux trains par heure supplémentaires en heure de pointe.

Les installations accessoires de l'arrêt de Leudelage se poursuivent.

Les travaux du présent projet seront terminés dans leur globalité vers la fin 2014.

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

La majeure partie des travaux a été achevée pour la fête du centenaire en date du 21 septembre 2012, dont notamment l'aménagement de la zone piétonne du parvis et de la dépose minute, le déplacement de la gare routière régionale, les quais à voyageurs, les ouvrages d'accès aux quais et la construction des salles d'attentes des quais II et III.

La confection de la charpente métallique, des façades vitrées (uniquement halle des voyageurs) ainsi que des membranes ETFE de toiture de la halle des voyageurs et du passage couvert reliant cette dernière au nouveau parking a été achevée. Subsistent uniquement certains petits travaux de finition.

Les différents équipements techniques (signalétique, téléaffichages, horloges, caméras de vidéosurveillance, éclairage) sont montés et en service.

La marquise au sud du quai I ainsi que l'abri vélos au sud du bâtiment Grande Vitesse ont été achevés fin 2012. En 2013 subsisteront uniquement des menus travaux de finition.

La construction de la nouvelle consigne à bagages au sud du quai I sera achevée au mois de mai 2013.

2.12.3. Construction d'un nouveau viaduc Pulvermühle

L'installation de chantier et les chemins d'accès sont aménagés.

Les travaux de déplacement des réseaux au droit du bd. d'Avranches sont achevés. La phase B de déviation du trafic routier sur un pont métallique provisoire a été mise en service fin-septembre 2012.

La partie du nouvel ouvrage du bd. d'Avranches située au droit de l'ancienne piste cyclable est achevée et a permis la mise en place de la nouvelle structure du pont routier provisoire précité. Les culées de l'ancien pont sont en cours de démolition.

Pour l'ouvrage perré, la réalisation des opérations d'injection primaires et secondaires en pied de perré sont terminées. La phase des injections tertiaires est en pleine phase de finition. Le blindage en tête du perré, réalisé suivant la méthode de 'fouille blindée' est en pleine production et se poursuivra jusqu'en août 2013.

Concernant l'ouvrage viaduc, les éléments de la phase 1 de la charpente métallique du tablier ont été fournis sur chantier et les opérations d'assemblage sont en cours de réalisation dans le hall APSL (assemblage, peinture, soudage, lancement) en contrebas du boulevard d'Avranches. La première opération de lancement de la charpente est prévue pour début 2013. Les quatre piles en béton armé situées dans la vallée sont achevées. La construction de la pile-culée située au droit du quart de cône du perré va démarrer au printemps 2014.

2.12.4. P&R à Belval-Université

Après obtention de l'autorisation de bâtir de la commune de Sanem, les travaux de la 1^{ère} phase du parking comportant 1.622 emplacements ont pu être entamés en septembre 2011. Les travaux avancent suivant planning; le montage de la structure métallique et la confection des dalles béton sont achevés, la façade est montée en grande partie et les travaux de génie technique comprenant principalement l'éclairage, la surveillance vidéo, les ascenseurs et l'alimentation de secours sont en cours.

Le système de gestion du futur P&R Belval-Université prévoit la compatibilité avec le futur système « EGO-Plus » afin d'offrir une tarification combinée parking-transport publique.

En coopération avec l'Administration des Ponts et Chaussées, un système d'affichage de places libres le long de la liaison Micheville est étudié.

La mise en service du P&R est prévue pour septembre 2013.

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

Les études de la phase d'avant-projet détaillé (APD) relatives aux travaux de génie civil sont terminées. Les travaux de plateforme ont débuté sur site et d'importants travaux de sécurisation des perrés, remblais et tranchées rocheuses seront réalisés pendant la période de barrage du tronçon de ligne Luxembourg-Sandweiler planifiée de février à juillet 2013.

Les études d'exécution des divers ouvrages d'art et arrêts sont en cours. Les études relatives au passage supérieur de la rue Fort Dumoulin ainsi qu'aux réseaux qui croisent la ligne ferrée (canalisations, conduites et câblages divers) sont réalisées en étroite collaboration avec les services de la Ville de Luxembourg. Pour les passages supérieurs de la RN 2 (route reliant le Val de Hamm à Irrgarten) et du CR 234 (route reliant Sandweiler à Contern) les études ont été menées en étroite collaboration avec l'Administration des Ponts et Chaussées, qui participe à raison de 50% au financement de ces ouvrages.

Les négociations avec les propriétaires des emprises nécessaires pour le projet avancent bien et un certain nombre de compromis ont déjà été signés. Certaines études (études acoustiques, études de flux) sont menées de manière transparente ensemble avec le syndicat d'intérêts de Fetschenhof-Cents. Les diverses procédures de demande d'autorisation sont poursuivies auprès des autorités compétentes (actuellement environ 15 dossiers de demandes en cours d'approbation). Certaines autorisations ont déjà été accordées.

2.12.6. Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

En juillet 2011 le Conseil de Gouvernement a opté pour la variante de tracé n°3 avec une adaptation ponctuelle du tracé sur le territoire de la commune de Roeser.

La phase avant-projet détaillé (APD) est en cours et la majeure partie des bureaux d'études et experts, notamment dans le domaine des certifications STI et MSC, a été mandatée. La finalisation de l'APD est prévue pour février 2014.

Les inventaires des biotopes et de la faune, les sondages géotechniques et de sols pollués sont terminés. Les rapports respectifs ont été remis. Les études acoustiques et vibratoires ont débuté.

Les acquisitions d'emprises sont en cours. Les premiers compromis ont été signés.

2.12.7. Construction d'une nouvelle gare périphérique à Luxembourg-Howald

Les travaux du raccordement des voies 10 + 11 par une liaison ainsi que la modification de l'accès atelier via les voies 217 + 218 sont achevés.

2.12.8. Plate-forme intermodale à Bettembourg

Les préparatifs pour le lancement des travaux sont en cours et avancent à une cadence accélérée afin de garantir la mise en service du terminal en juillet 2015.

Au niveau des autorisations, les dossiers de demande pour les travaux préparatoires ont été introduits en octobre 2012 et les réponses sont en attente. Concernant les travaux définitifs, la procédure dite « EIE » est en cours et le Gouvernement en Conseil s'est prononcé sur la variante à retenir ainsi que sur l'envergure des mesures compensatoires fin novembre. Après adaptation du PAG dans les deux communes de Bettembourg et de Dudelange, les demandes d'autorisation pour le terminal proprement dit seront introduites.

Au niveau des études, après le choix de la variante par le Gouvernement en Conseil, le dossier APD est maintenant en cours de finalisation avec intégration des mesures compensatoires.

Les travaux préparatoires commenceront une fois la loi de financement votée. Le dossier APD est prévu d'être introduit début 2013 pour permettre le vote de la loi de financement.

Une nouvelle étude géotechnique a été lancée afin d'optimiser la réutilisation du sol en place et de réduire par ce biais le volume de sol à mettre en décharge, respectivement de réduire les quantités de matériel d'apport.

Le déboisement d'une partie du site sera entamé pendant l'hiver 2012-13 afin de permettre le début des travaux préparatoires.

2.12.9. Pôle d'échange multi-modal en Gare d'Ettelbruck

Les études de faisabilité relatives à la disposition du P&R ont été finalisées. Le projet, accompagné d'une maquette, d'un dossier explicatif ainsi que de simulations, a été présenté aux instances politiques courant octobre 2012 et a été validé par le conseil communal de la ville d'Ettelbruck.

Les études APD ont été entamées avec comme but le dépôt d'un projet de loi pour fin 2013.

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

L'étude de faisabilité a été réalisée en vue de la construction d'un nouvel arrêt ferroviaire avec une liaison funiculaire vers le plateau du Kirchberg. Les études d'avant-projet sommaire ainsi que l'évaluation des incidences sur l'environnement ont été 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.

Un groupe d'experts, l'Ingenieurgesellschaft Schönholzer-Manz-Cenix de Thun (CH), a été engagé afin d'optimiser les installations techniques relatives aux funiculaires. Quatre solutions alternatives ont été comparées et ont été présentées en date du 8 juin 2012 au MDDI.

L'avis de marché relatif à l'étude, à la conception et à la construction des funiculaires a été lancé le 30 mai 2012. Quatre candidats ont remis leur dossier de candidature. L'analyse des candidatures est en cours.

Le cahier des charges pour la Mission d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO) a été rédigé et envoyé aux candidats retenus. L'ouverture des soumissions s'est tenue le 12 octobre 2012. L'évaluation des dossiers de soumission est en cours.

Les avis de marchés relatifs aux études de génie civil et de génie technique ont été publiés. Les candidats ont remis leur dossier de candidature le 24 septembre 2012. L'évaluation des dossiers de candidatures est en cours et les cahiers des charges seront envoyés dans les semaines à venir.

La phase APD débutera en 2013.

Le rapport sur l'évaluation des incidences sur l'environnement et le rapport « screening détaillé » sont terminés. Les dossiers ont été transmis en date du 14 décembre 2012 au Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Une campagne d'étude géotechnique sur le site du futur « Arrêt Pont Rouge » est en train d'être effectuée par l'entreprise Géoconseils s.a.

2.12.11. Extension du BMS à Belval – Intégration de la vidéo-surveillance nationale

L'intégration au BMS (BMS = Building Management System) à Belval des gares et des points d'arrêts équipés de caméras de vidéo surveillance et de bornes SOS est finalisée pour les sites suivants: la Gare de Dommeldange, la Gare de Mersch, la Gare Belval-Université, l'arrêt Belval-Lycée et l'arrêt Lamadelaine. Les autres sites seront intégrés au fur et à mesure de leur mise en service.

Le contrôle à distance des enregistreurs locaux des caméras de vidéosurveillance est en cours et suit le cours des installations des caméras.

La commande de l'extension du BMS au P&R Belval-Université est lancée.

La reprise des caméras et des barrières IR de sécurisation du faisceau de voies de la gare de Bertrange-Strassen est finalisée. Il en est de même des caméras du P&R à Luxembourg-Gare.

L'intégration au BMS des caméras de la gare de Luxembourg se fera au fur et à mesure de leur installation.

La commande pour la reprise des caméras et barrières d'accès aux installations du triage de Bettembourg est lancée. Il en est de même en ce qui concerne les alarmes techniques principales du poste directeur de Luxembourg.

L'étude de la reprise des alarmes techniques de la gare de Luxembourg est en cours.

2.12.12. Installation d'un système de suivi et de régulation des trains en temps réel (Aramis)

Les études pour la conception d'un réseau de transmission des données pour ARAMIS ainsi que pour la modernisation et l'aménagement d'installations de suivi automatique des numéros des trains se poursuivent.

Une installation d'essai Aramis a été mise en service au mois de février 2012.

Une liaison Bus ZLV (suivi automatique des numéros des trains) a été mise en service à l'aide de fibres optiques :

- entre Luxembourg et Wasserbillig ;
- entre Kleinbettingen – Luxembourg – Pétange.

Le 9 août 2012, ARAMIS-D (Disposition) et ARAMIS-P (Planning) ont été installés sur un environnement test de la Supervision Trafic.

2.12.13. Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle

Le projet de renouvellement et de modernisation consiste dans le remplacement des postes à relais des gares de Bertrange-Strassen, Mamer et Kleinbettingen et du poste d'annonce de Capellen par un poste de signalisation informatisé (PSI) en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et de Mamer, intégrés dans le PSI précité. Le poste d'annonce de Capellen sera intégré dans le poste décentralisé de Mamer.

Le projet ci-dessus a été autorisé par la loi du 19 juin 2012 et le matériel nécessaire a été commandé après publication de la loi au Mémorial. La mise en service des postes de signalisation est prévue pour novembre 2014.

2.12.14. Installation d'un système de contrôle de la vitesse des trains – ETCS (European Train Controlling System)

Depuis le 29 mars 2012, toutes les lignes du réseau ferré national sont équipées du système ETCS à l'exception du tronçon entre Bertrange-Strassen et Kleinbettingen. La mise en service de ce dernier lot est projetée pour novembre 2014 ensemble avec la mise en service des nouveaux postes de signalisation (commande adjugée à Thales en août 2012) dans le cadre du projet « EuroCap-Rail » – Phase 1 (loi du 19 juin 2012).

2.12.15. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R

Sur un total de 85 sites projetés, les travaux d'étude géotechnique et de forage de reconnaissance du sol de fondation sont achevés pour 63 sites et en cours pour huit sites.

Sur les 85 sites à réaliser, 62 autorisations de construire ont été délivrées par les administrations communales et neuf demandes ont été introduites.

Quant aux autorisations de construire en « zone verte » requises, 37 ont été délivrées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'Environnement.

Les contrats-cadre pour la fourniture et l'installation de pylônes en béton et de bâtiments préfabriqués ont été adjugés.

43 pylônes en béton ont été érigés, deux ont été érigés en décembre et sept sont en planification.

17 bâtiments préfabriqués ont été mis en place, sept commandés et 13 sont en planification.

La fourniture, le montage et la mise en service des équipements GSM-R proprement dits est en préparation.

La mise en service du système est prévue pour 2015.

2.12.16. Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au PK 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (rue d'Alsace)

Les travaux sont achevés. La réception ainsi que le transfert de propriété de l'ouvrage à la Ville de Luxembourg auront prochainement lieu.

2.12.17. Ligne du Nord. Reconstruction du pont rivière situé au point kilométrique 46,930 en gare d'Ettelbruck

Le projet s'est déroulé suivant le planning prévu et les travaux sont achevés. L'inauguration du nouvel ouvrage a eu lieu le 9 novembre 2012.

2.12.18. Projets pilotes de réduction des nuisances sonores

Les études des murs antibruit des deux projets gare Noertzange et viaduc d'Esch/Alzette sont finalisées.

La pose des murs antibruit du viaduc Esch/Alzette sera réalisée au courant de l'année 2013.

En ce qui concerne la Gare de Noertzange, le mur antibruit en béton-bois est en production et sera posé au courant du premier semestre 2013. Le mur antibruit, en acier-verre et en forme de « Z », de la rue de la gare à Noertzange sera mis en soumission au courant de cette année avec mise en production pour fin 2013.

2.12.19. Réaménagement de la gare d'Esch-sur-Alzette avec extension du bâtiment voyageurs

En vue de la valorisation du site de la gare d'Esch/Alzette et dans le contexte de la construction d'une auberge de jeunesse près du bâtiment voyageurs, les CFL sont en train d'étudier une extension du bâtiment voyageurs (appartenant au Fonds du Rail) englobant le réaménagement des surfaces commerciales au rez-de-chaussée (270 m²) et la création de surfaces de bureau au-dessus du hall de la gare (environ 1.800 m²).

Dans une première phase, il est prévu de procéder à court terme à la modernisation de l'actuel espace de vente, qui ne répond plus aux critères de qualité et de confort pour notre clientèle, en le déplaçant vers l'actuel buffet et en réalisant des travaux d'aménagement. Le début de ces travaux est prévu pour début 2013 et leur durée estimée à trois mois.

2.12.20. Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Suppression des passages à niveau (PN) 13 et 14 et reconstruction de l'arrêt d'Oberkorn

Le projet comprend la construction de deux passages inférieurs routiers ainsi que la reconstruction de l'arrêt ferroviaire avec tous les éléments de mise en conformité pour personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi qu'un passage souterrain pour piétons au droit du PN13 existant.

Les études d'avant-projet détaillé (APD) sont en cours. La procédure de mise en soumission des travaux de génie civil sera entamée début 2013. Le commencement des travaux sur site est prévu pour mi-2013.

2.12.21. Point d'arrêt de Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrain avec escaliers et ascenseurs

Le projet comprend la reconstruction du passage inférieur donnant accès au centre-ville, ainsi que la reconstruction complète de l'arrêt ferroviaire avec tous les éléments de mise en conformité pour personnes à mobilité réduite (PMR).

Actuellement les études d'avant-projet détaillé et d'exécution sont en cours. Différents points relatifs au déplacement de la conduite AIRLIQUIDE sont encore à clarifier. De plus, des travaux sont encore à réaliser par l'Administration des Ponts et Chaussées avant le démarrage des travaux côté des CFL.

2.13. Le matériel roulant

2.13.1. Entretien et modernisation

Démarrage de la révision mi-vie, intitulée « Opération Caisse » aux automotrices de la série 2000. Les travaux au prototype ont été achevés au mois de septembre 2012, ensuite une chaîne de production prévoyant une cadence de 2 mois par engin a été lancée. Il est prévu de réaliser ces révisions auprès des 22 automotrices de la série en question jusqu'en 2016.

Selon les préconisations du constructeur Bombardier et les prescriptions du réseau voisin de la « Deutsche Bahn », le parc des locomotives de la série 4000 nécessitait une révision du type R1. Au cours de l'exercice 2012, les travaux ont pu être achevés dans les délais impartis. Au total, 15.000 heures de main d'œuvre ont été investies pour un chiffre d'affaire de 3.5 M€, reparti sur les exercices 2011 et 2012.

De même, toujours selon les prescriptions du constructeur Bombardier, les voitures à deux niveaux « DOSTO » nécessitaient une révision du type R1. Au cours de l'exercice 2012 les travaux aux 52 voitures intermédiaires de 2^e classe ont pu être achevés. En parallèle les travaux aux voitures intermédiaires de 1^{ère} classe ainsi qu'aux voitures pilotes ont débuté vers le mois de novembre, la fin en est prévue pour le mois d'août 2013.

Vers la fin du mois de mai 2013, le nouveau tunnel de Cochem sera opérationnel. A partir de cette date, les locomotives CFL de la série 4000, de même que les voitures CFL à deux niveaux doivent obligatoirement être équipées du système « NBÜ 2004 » (Notbremsüberbrückung) pour être admis à traverser ce tunnel et pouvoir ainsi continuer à assurer les trafics entre Luxembourg et Coblenze. Afin de disposer en temps utile du nombre suffisant d'engins répondant à ces critères, les travaux y relatifs ont été minutieusement planifiés en 2012 et la modification des engins a également déjà pu être entamée vers la fin de l'année en question.

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

Au 31 décembre 2012, les CFL disposent de 39 locomotives de ligne, de 11 locotracteurs et locomotives de manœuvre, de 46 automotrices et autorails, de 96 voitures, dont 20 voitures pilotes ainsi que de neuf 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 2012 le niveau de ponctualité des trains est de 94,3% (0,9 point supérieur au niveau réalisé en 2011).

En ce qui concerne le trafic transfrontalier / international pour 2012 on constate une régression d'un point du niveau de ponctualité, par rapport au niveau réalisé en 2011, pour afficher 85,60%.

Pour 2012 le niveau de ponctualité total des trains (retard 5', trafic national ; transfrontalier et international confondu) est de 91,8% ce qui représente une augmentation de 0,4 point par rapport au niveau réalisé en 2011.

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 2012 un recul de quelque 4,9 % par rapport à l'exercice antérieur, lui déjà marqué par l'impact des crises financière et économique.

Ce recul est essentiellement provoqué par le report du chiffre d'affaires généré par la vente des produits et offres hébergés dans l'inventaire français Résarail (TGV, Thalys, EUROSTAR et autres trains à prix global) par l'intermédiaire des agences de voyages sur un autre outil de distribution, non contrôlé par les CFL, 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: -7,90 %
- Belgique: -1,20 %
- Allemagne: -3,20 %
- Suisse: -2,60 %
- Pays-Bas: -6,60 %

2.14.2.2. Les transports nationaux

En 2012 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 10,24 % pour atteindre 14,21 mio de voyageurs, contre 12,89 mio en 2011.

Au total, les CFL ont transporté 19,83 mio de passagers en 2012, ce qui représente une augmentation de 7,92% par rapport à 2011.

2.14.2.3. Améliorations de la desserte nationale

La nouvelle desserte sur la ligne 70 Luxembourg-Pétange a été élaborée au cours de l'année 2012 et mise en service avec le changement horaire 2012-2013. Elle permet d'offrir aux clients une desserte avec une cadence bi-horaire pendant toute la journée et un renforcement pendant les heures de pointes à quatre trains par heure.

La fin du chantier de la mise à double voie de la ligne Luxembourg – Pétange a aussi eu des répercussions positives sur la ligne 60 où dorénavant tous les trains marquent tous les arrêts entre Luxembourg et Belval-Université (donc également Berchem et Noertzange) et la cadence de 15' est donc appliquée uniformément sur ce tronçon de ligne.

L'arrêt Belval-Lycée est desservi à longueur de journée par les trains RB, c'est-à-dire toutes les trente minutes.

Pour l'année horaire 2012, 1.147 sillons de trains étaient alloués au trafic voyageur. Ces sillons représentent 309.743 trains ayant circulé au cours de l'année.

2.14.2.4. Recettes réalisées dans le cadre du Service Public

Le nombre de titres de transport de la tarification zonale, toutes catégories confondues, vendus en 2012 a augmenté de 3,8 % par rapport à 2011. Dans ce contexte, le nombre de billets vendus a augmenté de 4,3 % et celui des carnets a augmenté de 2,9 %. 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 2012 ont progressé par rapport à 2011. Cette progression s'élève au total à 2,8 % du chiffre d'affaires. Ainsi les recettes résultant de la vente des billets ont progressé de l'ordre de 3,9 %, celles de la vente des abonnements de 2,3 % et celles de la vente des carnets nationaux de 3,3 %.

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

- participé aux travaux de suivi de la nouvelle version du SMS, mise en vigueur au 25 octobre 2011,
- géré les procédures SMS qui le concernent,
- réalisé 87 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 cinq arbres des causes portant sur des accidents de travail dont furent victimes des collaborateurs AV,
- participé aux formations initiale et continue des agents d'accompagnement des trains en matière de sécurité et santé au travail
- organisé trois cours de base en matière de secourisme pour le personnel d'accompagnement des trains
- organisé un cours de base en matière de secourisme pour le personnel des guichets
- organisé des cours de rappel en matière de secourisme pour six agents PAT et un agent du guichet

Dans le domaine de la réglementation, le Service AV a

- géré la documentation réglementaire pour accompagnateurs de trains CFL sur les réseaux ferrés luxembourgeois, allemand, belge et français,

- élaboré les avis ad hoc nécessaires,
- 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,
- participé aux travaux de révision des consignes frontières voyageurs
 - CFL – SNCB
 - CFL – SNCF
 - CFL – DB FG AG,
 - CFL – DB Regio AG Südwest
- participé aux réunions annuelles de sécurité "Accompagnement" CFL - EF étrangères,
- participé aux réunions annuelles de sécurité CFL - EF étrangères,
- participé aux formations continues en matière de réglementation d'exploitation technique organisées par les EF étrangères,
- organisé les formations initiale et continue pour formateurs SNCB et SNCF en matière de réglementation d'exploitation technique luxembourgeoise

2.14.2.5. Le personnel d'accompagnement des trains

Pendant l'exercice 2012, ont eu lieu deux procédures de recrutement.

En tout, le Service Activité Voyageurs Trains a recruté en 2012, 43 nouveaux stagiaires répartis sur trois classes.

Les stagiaires ont été formés dans les domaines de l'exploitation technique, du commercial et du premier secours. En plus, une formation spéciale a été dispensée dans le contexte du comportement à adopter dans des situations conflictuelles. Finalement, une formation a été organisée en collaboration avec INFO-HANDICAP pour sensibiliser les agents sur les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite.

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 les différentes méthodes à appliquer en cas de situations conflictuelles. Le nombre des participants était de 182 personnes.
- Une seconde formation externe portant sur la qualité du service et entamés en 2011 a pris fin en 2012 avec la participation de 27 agents PAT.

15 agents du personnel d'accompagnement des trains désignés comme patrons de stage ont participé à une formation spéciale pour patron de stage.

47 agents PAT ont été audités sur la matière commerciale.

2.14.2.6. La gestion des Centres de Vente

Pendant l'exercice 2012 a eu lieu une procédure de recrutement.

En date du 1^{er} octobre, 13 nouveaux agents ont commencé leur stage.

En dehors de la formation initiale dans les domaines tarification nationale, tarification transfrontalière, tarification internationale et comptabilité des gares, les nouveaux stagiaires ont suivi respectivement vont suivre:

- une formation « premiers secours »
- une formation « prévention des agressions »
- une formation « qualité de la communication » envers les voyageurs.

En plus, tous les autres agents de guichet ont suivi une formation sur la qualité du service ensemble avec les agents du personnel d'accompagnement des trains, afin de favoriser l'échange d'expérience entre les différents agents.

Par ailleurs depuis le 5 novembre 2012, la gestion du personnel des guichets des différentes gares à l'exception du personnel du Centre d'Accueil et de Ventes de la gare de Luxembourg, se fait par le Service Central Activité Voyageurs Trains.

Dans le cadre de cette réorganisation, trois pools distincts ont été créés concernant les agents assurant la réserve, à savoir :

- service de réserve pour le Centre d'Accueil et de Vente de la gare de Luxembourg, y compris le Call Center et le Renseignement téléphonique ;
- service de réserve pour les postes Bagages, Parking, Manutention, Portier, ainsi que pour le bureau JUMBO ;
- service de réserve pour les autres gares.

2.14.2.7. Infractions tarifaires

En 2012, le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité

- 4440 infractions au cours de l'année 2012 dont
 - 53,81 % ont été régularisées par paiement
 - 19,68 % ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.)
 - 26,51 % sont en cours de traitement

2.14.2.8. Le trafic frontalier de navetteurs professionnels

Tout comme en 2011, en dépit des crises économique et financière, l'évolution du trafic frontalier de navetteurs professionnels durant l'exercice 2012 s'est stabilisée, voire améliorée:

- La vente des abonnements mensuels FlexWay, destinés à la clientèle lorraine, a baissé de quelque 13,50 %.
- 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 su compenser cette baisse et faire progresser ce trafic.

- Ainsi, le trafic transfrontalier entre la Lorraine et le Luxembourg affiche pour l'année 2012 une croissance de quelque 5,20 %, représentant en moyenne quelque 6.765 navetteurs par mois contre 6.430 en 2011, et ce malgré la forte concurrence routière de l'opérateur VilaVil.
- 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 7,90%.
- Ce n'est qu'en trafic Belgique-Luxembourg que le nombre de navetteurs a chuté de quelque 2,90% par rapport à l'exercice antérieur.

2.14.2.9. Trains spéciaux

Le service activités voyageurs a organisé sa deuxième journée de la mobilité à Esch-Belval en date du 8 juin 2012 avec la présentation aux directions des ressources humaines des entreprises implantées sur le site de Belval les possibilités du transport public pour les employés. Cette journée a été organisée en commun avec la SNCF et la Centrale de Mobilité.

Une journée des frontaliers a eu lieu en date du 24 novembre 2012 au centre commercial Geric à Thionville. La présence des CFL y a été organisée en commun avec la SNCF.

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 177, est attaché à trois postes différents. 139 sont attachés au poste central de Luxembourg, 22 au poste isolé d'Echternach et 16 au poste isolé d'Ettelbrück.

Pendant l'exercice 2012, le personnel de conduite a totalisé 5.347.429 km.

L'atelier de réparation du Service Activité Voyageurs Bus a pour charge l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 62 autobus, tous équipés par systèmes de localisation par GPS, et 252 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 34 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 services publics en vigueur depuis le 1er janvier 2009, des critères de qualité sont réellement appliqués à partir de 2011 au niveau de l'exécution des services de transport publics.

Des contrôles et des sondages effectués au cours de l'année 2012 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

314 lignes publiques et scolaires d'autobus du RGTR ont desservi en 2012 au total 647 localités, dont 72 dans les régions frontalières de nos pays voisins.

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

2010 : 41.787.622,2
2011 : 44.789.834,2
2012 : 47.223.523,3

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

2010 : 100.662.385,91
2011 : 113.167.639,87
2012 : 123.554.128,08

Grâce à une augmentation des crédits budgétaires, des adaptations de l'offre de transport ont pu être réalisées en 2012 sur bon nombre de lignes à capacité insuffisante. Des nouvelles lignes scolaires ont été mises en service sur demandes des lycées au Limpertsberg.

3.1.3. Modification de l'offre des lignes publiques

Au courant de 2012, 572 chantiers routiers ont troublé le réseau RGTR de sorte à avoir déclenché des adaptations, voire réorganisations des lignes publiques d'autobus.

Parmi les adaptations les plus importantes du réseau des lignes publiques en 2012, il y a lieu de citer les suivantes :

- Lignes renforcée dans leurs capacités :

Ligne 118	Luxembourg - Trèves
Ligne 182	Waldbredimus - Remich
Ligne 197	Ottange - Rumelange - Luxembourg (renforts)
Ligne 212	Rodange – Niedercorn - Luxembourg (renforts)
Ligne 230	Luxembourg – Strassen - Mamer
Ligne 398	Rodange – St. Charles
Ligne 590	Rédange - Martelange

- Les services nouveaux suivants ont été créés :

Ligne M1	Echternach - Mëlldall
Ligne M2	Mëlldall - Echternach
Ligne 333	Bascharage - Clemency
Ligne 335	Clemency - Kleinbettingen
Ligne 594	Rambrouch - Rédange

3.1.4. Les transports scolaires

Actuellement, l'offre de transport public par route du RGTR au Grand-Duché est renforcée par 120 lignes régulières qui ne fonctionnent qu'exclusivement pour les besoins des lycées et lycées techniques.

Sur ces 120 lignes, 287 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 2012, des renforts de capacité ont dû être apportés aux lignes scolaires suivantes :

Ligne 553	Clervaux - Diekirch
Ligne 560	Hosingen - Ettelbrück
Ligne 630	Clervaux - Wiltz
Ligne 677	Troine -Clervaux
Ligne 942	Ettelbruck - Bettendorf
Ligne 944	Ettelbruck - Warken
Ligne 946	Ettelbruck – Colmar/Berg
Ligne 950	Luxembourg Gare - Limpertsberg
Ligne 992	Allerborn – Troine

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 voisins de Lorraine, de Rhénanie Palatinat et de la Sarre, d'appliquer un tarif uniforme sur toutes les lignes transfrontalières et consistant dans un billet, valable 2 heures, un billet, valable un jour et un abonnement mensuel réseau.

L'offre de ces transports en 2012 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. Une nouvelle ligne, pris en charge par les autorités lorraines a été introduite le 1er septembre 2012 :

303 Luxembourg – Garche – Manom

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
- 325 Hussigny – Differdange – Luxembourg
- 398 St. Charles – Longwy – Mont St. Martin – Rodange
- 399 Saulnes – Herserange – Longlaville – Rodange
- Meuse-Express Pienne – Aumetz – Esch/Alzette – Luxembourg

Les lignes financées par le SMITU :

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

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 2012 :

- 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.

- 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 2heures)
- 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

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 2012, 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 106 communes du Grand-Duché de Luxembourg en début 2012, 58 communes, soit 55%, ont bénéficié d'un subside de 204.425 € au total.

Type de service LNB	régulier	itératif	les deux	total	restant
Nombre de communes	20	35	3	58	48
Population	179 362	78 999	14 200	272 561	252 286
Subside demandé 2012	469 205 €	119 626 €	70 889 €	659 720 €	/
Subside accordé 2012	134 523 €	59 252 €	10 650 €	204 425 €	5 575 €

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	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de subsides accordés	63	80	73	76	82	60	58
- dont LNB réguliers	22	24	28	23	25	14	20
- dont LNB itératifs	41	56	45	53	57	41	35
- les deux en même temps	-	-	-	-	-	5	3
Total des dépenses déclarées	294 438	418 064	447 345	597 211	716 756	608 324	659 720
Total des subsides accordés	103 597	202 091	196 432	211 722	219 454	183 011	204 425

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 20 communes regroupant 179 362 personnes, dont 56% 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 35 communes regroupant 78 999 personnes.

En 2012, les dépenses déclarées par habitant varient entre 0,78 € et 21,11 € avec une moyenne de 1,64 € par habitant.

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 619 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 24 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

3.3.4.1. Les modalités de transport 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.

3.3.4.2. Les modalités de transport 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,
- des sièges ou travées à dossier haut,
- des ceintures de sécurité sous-abdominales (ventrales) (type « Beckengurt ») pour chaque emplacement,
- 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,
- un niveau de plancher bas ne comportant qu'une seule marche,
- des rampes d'accès (type « Teleskoprampe »),
- 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 Nossbiérg à Esch/Alzette, à Hosingen et à Clervaux; Ligue HMC (personnes mentalement ou cérébralement handicapées) à Capellen; Fondation Kräizbiérg 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 Gruberbiérg 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'Etat);
- transports vers les ateliers thérapeutiques professionnels et de formation des adultes pour déficients visuels et pour malvoyants de grande dépendance (« Blannenheem » à Berschbach/Mersch; Institut pour déficients visuels à Bertrange);
- transports spécifiques des centres sociaux éducatifs de l'Etat (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'Etat (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 Rehazenter 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

3.3.9.1. 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
2011 – 2012	619

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

3.3.9.2. Moyens de transport utilisés

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	% en 2011-12
Minibus (9 places)	446	466	502	541	87,40 %
Bus (17 places)	61	46	47	45	7,27 %
Bus (30 places)	19	11	19	18	2,91 %
Bus (> 30 places)	19	15	9	18	2,42 %
Total	545	538	577	619	100 %

3.3.9.3. 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

3.3.9.4. Evolution des dépenses à charge du budget de l'Etat

2008: 33'630'204 €
2009: 34'800'000 €
2010: 33'372'446 €
2011: 34'022'384 €
2012: 36'050'000 € (provisoire)

3.3.9.5. Kilométrage journalier parcouru en 2011-2012 (courses régulières)

+/- 90'000 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.

Les personnes qui veulent recourir au service de 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.

Le service a été créé en mai 2008. Il fonctionne 7/7 jours, de 7 à 22 heures en semaine et jusqu'à minuit les vendredis et samedis soirs. Il est destiné à promouvoir l'intégration des personnes à mobilité réduite permanente en leur offrant la possibilité du transport sur mesure, pour des activités de loisirs, culture, visites médicales ou autres, ceci 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 et qui est subventionné par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Les véhicules utilisés pour les transports sont des minibus (offrant 9 places assises au maximum) qui sont équipés spécialement pour transporter des personnes invalides ou 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.

Le coût des transports est pris en charge par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Pour l'exercice 2012 le coût se chiffrait à plus de 7,5 mio € ; le nombre de clients transportés fut de 55.692 personnes, et les entreprises ont parcouru en tout plus de 3,8 mio km.

Le crédit budgétaire initialement voté de 4.370.000 € 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 :

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

3.5.1.1. Les plans de mobilité pour entreprises et monitoring mobilité

Le plan de mobilité pour entreprises est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles. Au courant de l'année 2012, le Verkéiersverbond a réussi à étendre son rôle d'un accompagnateur et conseiller équitable en matière de mobilité pour entreprises.

L'organisation de la conférence-débat « Feu Vert pour la mobilité et la flexibilité au travail » le 19 septembre 2012 au Tramschapp à Luxembourg-Ville, qui a accueilli plus de 100 responsables de Ressources Humaines et chefs d'entreprise, était le signal de départ. Pendant l'année 2012, le Verkéiersverbond a accompagné onze entreprises dans leurs démarches pour une mobilité plus responsable et le livre des commandes pour 2013 est déjà bien rempli.

A côté de ces plans de mobilité, des tentatives de mutualisation des entreprises d'un même quartier ou zoning ont été animées au Kirchberg et à Belval pour un total de plus de 10.000 employés.

3.5.1.2. Dossiers stratégiques et techniques

Mobilité douce

En ce qui concerne la mobilité douce, le Verkéiersverbond a travaillé en 2012 avant tout sur le volet législatif ainsi que le concept bike and rail.

En avril 2011, le Verkéiersverbond a été chargé de préparer la modification de la loi de 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables. La loi de 1999 était la première base légale pour l'aménagement d'un réseau national et celle-ci a été plutôt orientée vers une utilisation du vélo pour des fins touristiques et récréatives.

La modification de la loi devrait permettre d'adapter la base légale de 1999 aux besoins nouveaux et s'aligner dans la logique d'une stratégie de mobilité durable.

Etant donné que le Verkéiersverbond préside également le groupe de travail mobilité douce, les travaux préparatoires ont été réalisés avec tous les acteurs concernés dans plusieurs réunions du groupe susmentionné.

Les propositions de modification de la loi de 1999 et du règlement afférent de 2001 se laissent résumer par les préambules suivants :

- Créer d'une manière générale un milieu favorable et flexible au développement du réseau.
- Motiver les communes à compléter le réseau national par des embranchements et liaisons au niveau local.
- Créer une législation qui permet d'augmenter continuellement la part de la mobilité douce dans les trajets quotidiens.
- Prévoir une complémentarité entre les transports en commun et la mobilité douce.

Brochure Recommandations pour l'aménagement d'arrêts de bus et développement de nouveaux affichages horaire

Le Verkéiersverbond a coordonné un groupe multidisciplinaire qui a développé des standards d'aménagement d'arrêts de bus valables au niveau national. Ceci répond au besoin des communes et des bureaux d'études à la recherche de lignes directrices à ce sujet. Un des objectifs est d'assurer un accès autonome au réseau de bus également aux personnes à mobilité réduite. La brochure esquisse d'une manière claire et concertée les principes de base de l'aménagement et de l'équipement des arrêts de bus.

Un changement qui a eu une visibilité plus immédiate pour l'utilisateur était le nouvel affichage horaire qui sera uniformisé pour tous les réseaux de bus au Grand-Duché. La nouvelle mise en page standardisée s'inspire des dernières connaissances en sciences cognitives et est proche des habitudes du grand public en ce qui concerne l'ergonomie linéaire de lisibilité actuelle influencée par l'émergence des écrans tactiles. Par conséquent, un changement vers cette nouvelle représentation des horaires véhiculera une image moderne des transports en commun.

Gestion de stationnement

La gestion des emplacements de stationnement automobile prévue dans le plan directeur sectoriel « transports » est certainement l'outil le moins onéreux et le plus performant pour augmenter de façon significative la part des transports en commun et de la mobilité douce

dans le partage modal. Etant donné que le Verkéiersverbond s'investit depuis 2006 dans le domaine d'un système d'information multimodal consultable sur son site internet (www.mobiliteit.lu), la tâche de générer un plan de gestion d'emplacements national relatif à la qualité de desserte avec les transports en commun a été confié au Verkéiersverbond. Ce plan de gestion des emplacements de stationnement automobile constitue l'outil pratique de synthèse pour la mise en œuvre du concept, dans les communes urbaines et périurbaines. Il représente graphiquement la catégorie de toutes les parcelles d'une commune au vu de leur desserte respective.

Assistance aux dossiers stratégiques et techniques du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

En tant que conseiller direct du Ministre, le Verkéiersverbond a participé activement à l'élaboration de la stratégie globale pour une mobilité durable – pour les résidents et les frontaliers, appelée « MODU ». Dès lors, le Verkéiersverbond participe à l'élaboration du Plan directeur sectoriel « transports » ainsi qu'un nouveau groupe de travail s'occupant de l'aménagement de pôles d'échanges nationaux, régionaux et locaux.

Par conséquent, l'étude du Verkéiersverbond de 2011 portant sur l'optimisation du réseau RGTR a été approfondie en 2012, ceci surtout pour livrer les données clés pour le dimensionnement des futurs pôles d'échanges (nombre de quais pour bus à prévoir, nombre d'emplacements pour pauses de services, etc.).

Les dossiers P+R

Dans son rôle de conseiller du Ministre, le Verkéiersverbond a assisté à une étude conceptuelle de sites P+R au Luxembourg.

3.5.1.3. Groupes de travail et conventions tiers

Deux centres de recherche ont conclu des conventions bilatérales en 2012 pour inclure les données horaires des transports publics du Verkéiersverbond dans certains de leurs projets de recherche. Il s'agit du CEPS-INSTEAD et du CRP-Henri Tudor.

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

- Couloir bus
- Mobilité Douce
- Mobilitétsdësch
- Sécurité dans les Transports Publics
- CESGR
- Tourisme – Mobilité
- SMOT Belgique
- SMOT Saarland - Rheinland-Pfalz
- EU-Spirit
- ETSA-PT, e-Ticketing Schemes Association in Public Transport
- Communication
- Electromobilité
- Comité des usagers (dépendant des thèmes et sur demande du comité)
- Bike & Ride
- Comité de coordination de l'Infrastructure Luxembourgeoise de Géodonnées CC-ILDG

3.5.1.4. La promotion des transports publics dans la Grande Région

Le Verkéiersverbond en tant que premier bénéficiaire, a pu annoncer au premier juillet 2012 le lancement officiel du projet d'une centrale de mobilité pour la Grande Région.

Avec le soutien du Fonds Européen pour le Développement Régional (FEDER) et sous l'impulsion du Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR), un demi-million d'euro sera investi pour améliorer la communication transfrontalière du réseau de transports en commun de la Grande Région. La visibilité des multiples opérateurs de bus et de train dans le bassin économique de la Grande Région sera garantie grâce à une marque commune et un moteur de recherche est donc l'enjeu principal de ce projet INTERREG. L'identité visuelle de la marque-chapeau sera renforcée par une charte graphique commune. L'objectif est de fournir à chaque usager le détail du trajet de son choix, qu'il reste en zone frontalière ou qu'il traverse une, deux ou même trois frontières. D'ici deux ans, un portail internet commun s'ajoutera aux différentes plateformes régionales existantes et rassemblera les informations sur la durée, les horaires et les correspondances du déplacement en question. A terme, la « centrale de mobilité de la Grande Région » offrira un système d'information intégré qui devra permettre de surmonter les obstacles à la mobilité dans la Grande Région.

Le Verkéiersverbond, la Verkehrsmanagement Gesellschaft Saar, le Ministère de l'Intérieur, des Sports et des Infrastructures de Rhénanie-Palatinat, le Ministère de l'Economie, du Travail, de l'Energie et des Transports de la Saar, le Verkehrsverbund Region Trier, le Conseil Régional de Lorraine, le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie français, la Province belge du Luxembourg, la Société régionale wallonne du Transport et la Région wallonne s'affichent, de par ce projet, résolument mobiles et européens.

3.5.1.5. Conventions intercommunales État – communes et conseil aux communes

Les conventions intercommunales État – communes

Dans le cadre de ces contributions, le Verkéiersverbond a participé activement à l'élaboration de 3 projets pilote du DICl (Développement intercommunal coordonné et intégratif de l'agglomération sud-ouest de la Ville de Luxembourg), à savoir :

- Le projet pilote « transport en commun »
- Le projet pilote « mobilité douce »
- Le projet pilote « gestion de stationnement »

Concernant la convention de la région des communes avoisinantes de l'aéroport (Airregioun), le Verkéiersverbond a assisté à l'élaboration d'un concept de mobilité.

En 2012, 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 achevées en collaboration avec le Verkéiersverbond. Egalement, le Verkéiersverbond a soutenu l'idée d'un projet pilote pour l'évaluation des investissements dans des infrastructures pour cyclistes dans la vallée. Des premières discussions concernant des facilités Bike and Rail sur les gares et arrêts ferroviaires ont été menées.

Conférences régionales de transports

Conformément à l'article 19 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, des conférences régionales de transport peuvent coordonner les demandes émanant des communes. Le Verkéiersverbond sous la tutelle du département des transports s'efforce d'intensifier le contact avec les communes en termes de mobilité.

Au total, trois conférences ont été organisées par le département des transports ensemble avec le Verkeiersverbond et l'objectif de faciliter le dialogue entre communes et le Verkéiersverbond fut atteint.

3.5.2. Télématique

En date du 22 avril 2011, le Conseil de Gouvernement a approuvé les projets découlant des recommandations du schéma directeur pour la télématique dans les transports publics. Par ailleurs, le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures a mandaté le Verkéiersverbond pour mettre en œuvre les recommandations du prédit schéma directeur.

La télématique dans les transports publics adresse plusieurs champs d'action: les systèmes d'aide à la gestion de l'exploitation, 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.

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 billetterie électronique et
- la mise en place d'afficheurs dynamiques (FIA).

Durant l'année 2011, le Verkéiersverbond a organisé des groupes de travail afin de collecter toutes les informations nécessaires à la préparation du bordereau décrivant les spécifications fonctionnelles et techniques pour la réalisation du projet global télématique.

Durant l'année 2012, le Verkéiersverbond a conduit la soumission européenne pour la réalisation du projet global télématique. De février à mars, la phase de présélection a permis d'identifier cinq candidats pour la procédure principale. En juillet 2012, trois candidats ont introduit leurs offres. Le 9 novembre 2012, le Conseil d'administration a désigné le prestataire pour la réalisation 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 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.

Un 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.

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 sa présence lors de plusieurs manifestations en 2012.

3.5.3.1. L'horaire intégré – l'histoire à succès de mobiliteit.lu

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. Au 31 décembre 2012, l'APP a été téléchargée 68.423 fois. A la fin de l'année 2012, le nombre total de recherches d'itinéraire sur le site et dans l'application dépassait le million de recherches par mois.

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 2012, en distinguant entre le contact direct via le guichet et les requêtes par téléphone ou par courrier électronique. La croissance des contacts de l'ordre de 11,5%, s'explique par une forte augmentation des visites au guichet, tandis que les sollicitations par téléphone et par e-mail ont régressé.

Statistiques des contacts à la Centrale de mobilité 2009-2012

	2009	2010	2011	2012	Variation 2012/2011
Contacts Guichet	343.925	359.021	363.709	413.690	13,7%
Contacts par téléphone	42.453	52.408	55.707	54.667	-1,9%
Contacts par e-mail	746	1.024	1.106	886	-19,9%
Total contacts	387.124	412.453	420.522	469.243	11,5%

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 2012.

Statistiques des opérations de vente de la centrale de mobilité 2009-2012

	2009	2010	2011	2012	Variation 2012/2011
Centrale de mobilité gare Luxembourg	173.217	203.856	226.087	267.561	18%
Centrale de mobilité gare Belval-Université	0	431	2.100	4.135	97%
Automates de vente	0	13.891	22.514	27.812	24%
Total opérations de vente	173.217	218.178	250.701	299.508	19%

3.5.4. 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, et de l'autre 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 (-15% par rapport à 2011) et avec l'Université du Luxembourg (+10 % par rapport à 2011).

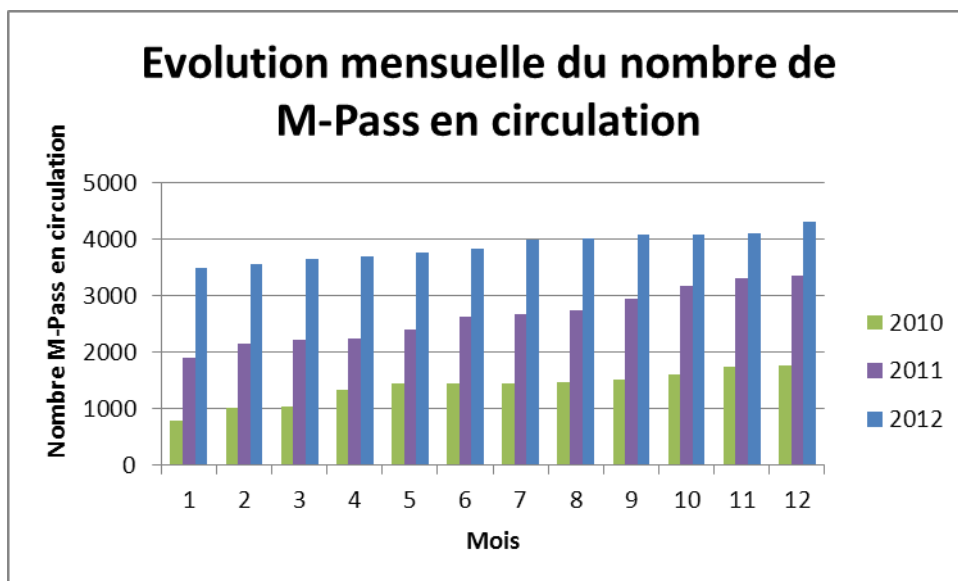
Transit

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 2012, 1.086 (-12%) affiches publicitaires ont ainsi été apposées pour 124 (-25%) clients différents. Le nombre de bus mis à disposition par les différents acteurs a connu une légère baisse pour atteindre le nombre de 407 (-3%) en 2012. Les chiffres sont néanmoins toujours supérieurs à ceux de 2010.

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 2012, le Verkéiersverbond a souscrit 31 nouvelles conventions M-Pass, concernant en tout 1.105 personnes. Ainsi, fin 2012, 4.300 M-Pass étaient en circulation, répartis sur 114 entreprises. Il est à remarquer qu'en 2012, seulement 7 partenaires n'ont pas renouvelé leur convention à l'échéance.



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 2012 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 2012.

3.5.5. La communication

3.5.4.1. Campagne de notoriété

L'axe central de la communication était constitué d'une campagne de notoriété ayant comme objectif d'augmenter la notoriété de la centrale de mobilité et des services qu'elle fournit.

Avec le slogan « C'est facile d'être mobile, avec nos 4 moyens de vous informer », la campagne a été produite sous forme de « testimonials », permettant de créer un lien de sympathie entre la centrale de mobilité et l'utilisateur des transports en commun. Elle s'est déclinée par des annonces dans la presse nationale, par un spot diffusé sur RTL Télé Lëtzebuerg et dans les salles de cinéma, ainsi qu'un spot radio. L'affiche a de même été diffusée en format « full back » et en format « full bus » sur plusieurs bus dans le cadre du programme Transit.

3.5.4.2. Campagne marketing

Le Verkéiersverbond a saisi l'occasion de la croissance des prix de l'essence en 2012, avec un pic historique de l'essence sans plomb supérieur à 1,50 € en septembre 2012, pour lancer une petite action coup de poing déclinée par des annonces dans la presse nationale et un spot radio. L'idée était de montrer au public que pour le prix d'un litre d'essence, il était possible de se déplacer durant deux heures dans tout le pays, en utilisant les transports en commun. Notons par ailleurs que le spot radio produit pour cette action a été nominé aux Media Awards 2013 dans la catégorie Radio.

3.5.4.3. Mam Vëlo op d'Schaff

2012 a connu la 5e édition de l'action « Mam Vëlo op d'Schaff » : Au total 111 équipes ont parcouru presque 200.000 km en vélo et ont ainsi épargné 40 tonnes de CO2 à l'environnement. Une nouveauté fut la remise de deux trophées en plexiglas découpé représentant la roue du logo « Mam Vëlo op d'Schaff ». Ces trophées ont été et seront à l'avenir remises à l'entreprise ayant motivé le plus grand nombre d'employés à participer à l'action et à l'école qui a mobilisé le plus grand nombre d'élèves.

3.5.4.4. 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.

Stands

Stand Uelzecht Lycée, porte ouverte	(15.03.2012)
Stand Foire du Printemps	(05-13.05.2012)
Stand Uelzecht Lycée, porte ouverte	(12.05.2012)
Stand Fête du Vélo	(12.06.2012)
Stand Rock A Field	(23-24.06.2012)
Stand Oeko Foire	(14-16.09.1012)
Stand ravitaillement vélo, semaine de la mobilité	(18.09.2012)
Stand Mobility Week des Institutions Européennes	(20.09.2012)
Stand Newcomers des Institutions Européennes	(04.10.2012)
Stand Walfer Vollekslaf	(07.10.2012)

Formation et présentations de la Centrale de mobilité :

Formation et présentation Mobiliteit.lu (Internetstuff Wasserbillig)	(29.03.2012)
Formation et présentation Mobiliteit.lu (Internetstuff Rumelange)	(18.09.2012)
Présentation de la Centrale de Mobilité 'Seniorakademie, Aktiv am Liewen'	(19.09.2012)
Formation et présentation Mobiliteit.lu (Internetstuff Esch/Alzette)	(20.09.2012)
Présentation de la Centrale de Mobilité 'Seniorakademie, Aktiv am Liewen'	(18.10.2012)

Stands et présentations dans le cadre de l'M-Pass

Présentation M-Pass Steftung Hellef Doheem	(09.02.2012)
Présentation M-Pass Automobile Club	(13.03.2012)
Présentation M-Pass Luxair Group	(22.03.2012)
Stand M-Pass Pictet & Cie (Europe)	(24.04.2012)
Stand M-Pass Pictet & Cie (Europe)	(26.04.2012)
Présentation M-Pass, conférence CFL, SNCF et CDT avec présentation offre ferroviaire du site de Belval	(08.06.2012)
Stand M-Pass, Hellef Doheem Colmar-Berg, Journée Santé et Sécurité	(30.06.2012)
Présentation M-Pass KBL Luxembourg	(23.07.2012)
Présentation M-Pass Panelux S.A.	(05.10.2012)
Présentation M-Pass Luxair Group	(12.10.2012)
Présentation M-Pass Prisma S.A.	(04.12.2012)
Présentation M-Pass Institutions Européennes	(05.12.2012)
Présentation M-Pass Transalliance	(14.12.2012)

Exposition ILCAD

Du 21 novembre 2012 jusqu'au 19 décembre 2012, l'exposition « ILCAD – Weltdag vun der Sëcherheet u Gleiswärgäng » a été installée dans la Mobilitätszentral à la gare de Luxembourg.

Les visiteurs ont eu la possibilité de voir des maquettes de passages à niveau réalisées par les élèves de deux classes de 9^{ième} technique du Lycée Privé Emile Metz. Ces maquettes ont été réalisées sur sollicitation des CFL et du Verkéiersverbond pour la commémoration de la Journée mondiale de la sécurité des passages à niveau (ILCAD).

Sous le slogan « Act safely at level crossings » ou « Aux passages à niveau, priorité à la vie », la communauté ferroviaire, en collaboration avec un nombre croissant d'organismes du secteur routier, organise dans plus de 42 pays à travers le monde une journée mondiale de sensibilisation aux passages à niveau (International Level Crossing Awareness Day – ILCAD).

3.5.4.5. 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 2012 avait comme slogan « Moving in the right direction ». 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.

Le programme en 2012 se lisait comme suit :

- Conférence de presse de lancement (10.09.2012)
- Présence à l'OekoFoire (14-16.09.2012)
- Conférence de presse pour la présentation de la brochure « Recommandations pour l'aménagement d'arrêts de bus » (17.09.2012)
- Journée de la Mobilité douce : Ravitaillement de cyclistes au rond-point Schuman et au Viaduc (600 cyclistes en 2 heures) ; Point de presse, présentation de la brochure DICI.Tour 4 You et inauguration de nouvelles pistes cyclables (18.09.2012)
- Distribution sur les P+R de cartes-dépliants « Park and Ride – Anticipez pour mieux avancer » (18.09.2012)
- Bilan et remise des prix de l'action Mam Vëlo op d'Schaff (18.09.2012)
- Conférence-Débat « Feu Vert pour la mobilité et la flexibilité au travail » (19.09.2012)
- Stand au Bâtiment Jean Monnet pour l'European Mobility Day (20.09.2012)
- Conférence de presse mobiliteit.lu goes geoportail.lu (20.09.2012)
- Conférence de presse Projet INTERREG – Centrale de Mobilité Grande-Région (20.09.2012)
- Initiation/Formation : mobiliteit.lu goes Internetstuff à Rumelange et Esch-sur-Alzette (18. + 20.09.2012)
- Centenaire de la Gare de Luxembourg – Inauguration des nouvelles installations (21.09.2012)

Les publications parues sous la régie du Verkéiersverbond au cours de la Semaine européenne de la mobilité :

- Brochure « Recommandations pour l'aménagement d'arrêts de bus »
- Dépliant « La Mobilité douce - ça marche et ça roule »
- Carte-dépliant « Park and Ride – Anticipez pour mieux avancer »
- Carte-dépliant « dici.tour 4 you »
- Dépliant « Feu vert pour la mobilité et la flexibilité au travail »

4. Transports aériens

4.1. Direction des transports aériens

4.1.1. Volet international

4.1.1.1. Le paquet aéroportuaire

La direction des transports aériens a assisté en 2012 aux groupes de travail du Conseil européen afin de discuter des 3 nouvelles propositions législatives de la Commission européenne relatives au « paquet aéroportuaire » qui visent à:

- remédier au manque de capacité dans les aéroports européens en modifiant notamment les dispositions relatives à l'attribution des créneaux horaires (slots);
- améliorer la qualité et l'efficacité des services d'assistance en escale (groundhandling); et
- renforcer la transparence du processus décisionnel en ce qui concerne les restrictions d'exploitation liées au bruit.

Le Parlement européen a approuvé les règles sur l'attribution et les échanges (secondaires) des créneaux de décollage et d'atterrissage afin de garantir que les créneaux non utilisés soient disponibles pour les opérateurs intéressés dès que possible et de manière transparente, sans porter atteinte aux connexions entre les aéroports régionaux et les grands aéroports pivots.

Les députés ont cependant rejeté l'idée de la Commission européenne d'augmenter le seuil "créneau utilisé ou créneau perdu" de 80 % à 85 % des créneaux alloués. À la place, ils ont choisi de durcir le système de sanctions en vue de dissuader les transporteurs aériens de détenir des créneaux sans les utiliser ou de prendre trop de temps avant de les remettre dans le pool.

Plutôt que de rejeter la proposition de la Commission européenne sur les services d'assistance au sol, comme l'a recommandé la commission des transports et du tourisme, le Parlement a demandé à la commission parlementaire de poursuivre ses travaux, en vue d'accroître l'efficacité et la qualité des services dans les aéroports comptant plus de 5 millions de passagers par an. Le Parlement européen a finalement adopté une proposition qui amende le texte de la Commission européenne en lui ajoutant des standards minimaux de qualité des services ainsi que des clauses de sauvegarde pour la reprise du personnel et le respect des conventions collectives en cas de changement de prestataire de services. De même, le nombre d'aéroports auxquels le règlement s'appliquerait serait plus restreint, en portant de 5 à 15 millions, le nombre minimal de passagers, et de 100 000 à 200 000 tonnes, le volume minimal de fret, qui doivent transiter chaque année par un aéroport pour que celui-ci soit concerné par le règlement.

Avec l'adoption de la 3e proposition du paquet, des objectifs spécifiques de réduction des nuisances sonores devront être établis pour chaque aéroport. Par contre, des règles communes devront être suivies en vue de respecter ces objectifs.

Afin de permettre aux autorités locales de choisir les mesures d'atténuation du bruit qui présentent le meilleur rapport coût-efficacité, les députés ont introduit une clause tenant

compte des aspects sanitaires, économiques et sociaux, et suivant l'"approche équilibrée" établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

4.1.1.2. FABEC (Functional Airspace Block Europe Central)

La direction des transports aériens a effectué en 2012 les premiers préparatifs de la Présidence du Luxembourg au Conseil FABEC en organisant plusieurs réunions à ce sujet avec la Direction de l'aviation civile qui représente l'Etat au sein du Conseil FABEC.

Le FABEC a pour objectif de créer un espace aérien commun entre la Suisse, la France, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. La création d'un espace aérien commun permettrait aux opérateurs aériens d'emprunter des routes plus courtes et de par là même réduire leurs coûts, le temps de vol et l'émission de CO₂.

Le but de la Présidence luxembourgeoise est de faire avancer considérablement le projet tout en respectant les différentes sensibilités nationales dans le dossier.

4.1.1.3. Eurocontrol

La direction des transports aériens a également assisté aux réunions du Comité élargi pour les redevances de route qui est un organe d'Eurocontrol où siègent les États, qui supervise le système, assure la transparence et organise la consultation avec les usagers.

Eurocontrol gère un système régional de collecte des redevances de route, en conformité avec la Convention de Chicago (art.15) et les recommandations de l'OACI (Document 9082/7 et Document 9161/3).

Le règlement de la Commission de l'Union européenne 1794/2006 et les Conditions d'Application du système Eurocontrol de redevances de route distinguent :

- les redevances de route, couvrant les services de navigation aérienne
- les redevances pour services terminaux, couvrant les services de contrôle et d'information de vol d'aérodrome ainsi que les services de circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs.

Les assiettes de coûts sont établies selon une méthodologie décrite dans les Principes d'établissement de l'assiette, un règlement Eurocontrol qui vise à s'assurer que seuls les coûts des services de navigation aérienne sont collectés, bien qu'une juste rémunération du capital soit permise et qu'un régime particulier soit applicable aux fournisseurs de services. Un mécanisme correcteur permet d'ajuster a posteriori assiettes de coûts et redevances perçues.

4.1.1.4. CEPS (Central European Pipeline System)

Le programme OTAN du réseau d'oléoducs en Centre-Europe gère l'exploitation, le financement et la maintenance d'un réseau intégré transfrontière d'oléoducs et de dépôts de carburant à l'appui des besoins militaires opérationnels de l'OTAN en temps de paix, en période de crise et en cas de conflit, y compris pour les opérations expéditionnaires et à l'appui de besoins civils. Le Comité de programme CEPS est l'organe directeur du programme CEPS. Il est composé de représentants des États membres du CEPS parmi lesquels figure le Grand-Duché, le Finde étant alimenté par le biais du CEPS. La direction des transports était présente aux réunions du comité et de la cellule commerciale.

4.1.1.5. Relations internationales

La direction des transports aériens a contribué à la préparation des visites de travail rendues au ministre par les délégations du Japon, de la Russie et de la Suisse. Se sont rajoutées les visites effectuées par d'autres Etats tels que le Gabon ou le Kazakhstan dans le cadre de la signature d'accords aériens.

4.1.2. Volet national

4.1.2.1. Aéroport de Luxembourg

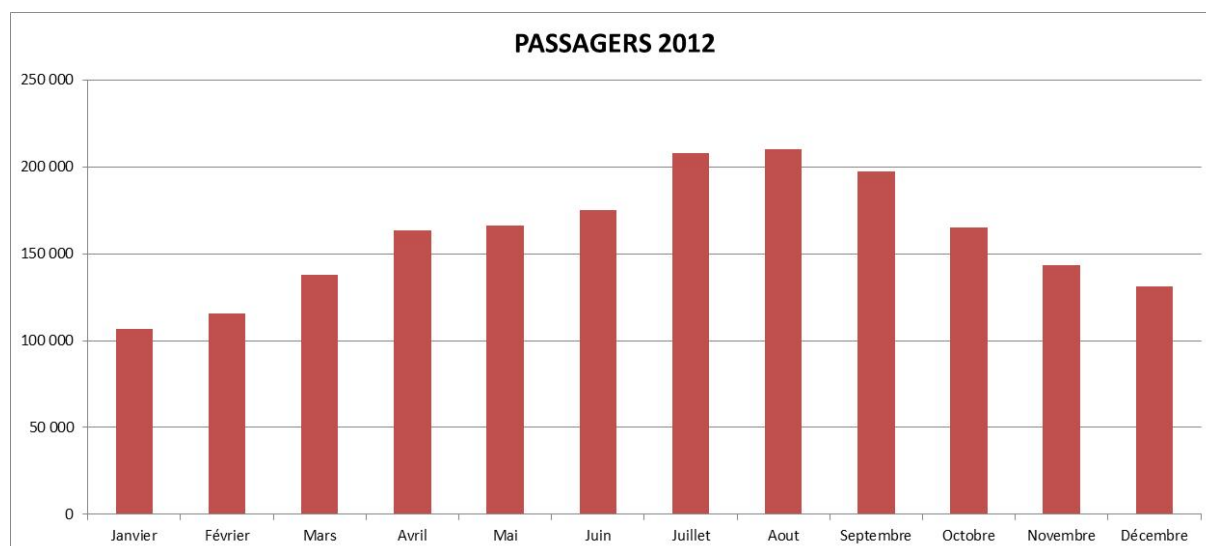
4.1.2.1.1. Passagers

Comme pour l'année 2011, les résultats ne se sont pas fait attendre puisqu'ils ont été marqués par une nouvelle année record en termes de passagers avec plus de 1,9 millions de passagers qui ont fréquenté l'aéroport en 2012.

Une grande majorité des compagnies aériennes ont participé à cette croissance telle que Luxair avec une progression de leurs passagers de plus de 5%, KLM et British Airways avec presque 10% ou encore TAP Portugal avec plus de 8% de croissance par rapport à 2011.

Certaines compagnies ont aussi nouvellement desservi l'aéroport en 2012 comme Darwin Airlines avec des vols réguliers vers Genève et Lugano ou EasyJet en apportant de nouvelles rotations sur Londres.

Par contre l'aéroport a déploré la fin des opérations de la compagnie aérienne Darwin Airlines en août 2012.



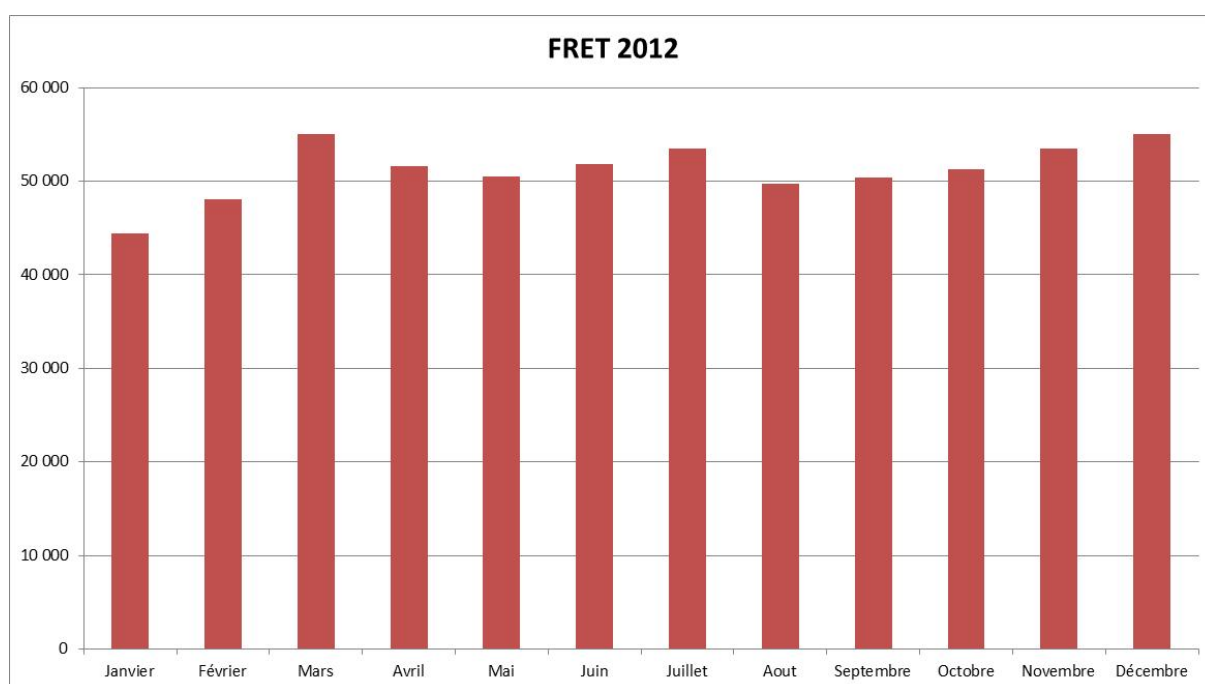
4.1.2.1.2. Cargo

Contrairement à l'activité de passagers, l'année 2012 a confirmé les tendances de 2011 pour l'activité Fret, à savoir une baisse continue des tonnages traités. Comparé à 2011, la baisse d'activité se chiffre à environ -6 % du tonnage pour avoisiner les 615.000 tonnes. Cette

baisse continue depuis plusieurs années est en relation directe avec le ralentissement économique international. Elle a, par ailleurs engendré, des difficultés économiques chez certains acteurs de ce secteur.

Cependant la Direction des transports aériens et lux-Airport se sont attelés à supporter un projet de grande ampleur en 2012 avec la signature d'un accord entre l'Etat, lux-Aiport et la société de droit suisse Natural le Coultre pour la mise à disposition d'un terrain et la réalisation du terrassement d'une zone dédiée à la construction d'un bâtiment qui abritera le projet de Port Franc du Luxembourg. La première pierre a été posée fin 2012 et l'activité devrait commencer courant 2015.

La Direction des transports aériens a aussi participé à divers groupes de travail interministériels en vue de l'amélioration des conditions de stockage de fret de produits pharmaceutiques et phytosanitaires, ainsi que l'élargissement de la mission des vétérinaires au Cargocenter.



4.1.2.1.3. Gestion immobilière

D'autres grands investissements ont été réalisés par le biais de lux-Airport tout au long de l'année afin de maintenir et d'améliorer les services et les prestations sur le site aéroportuaire.

Tout d'abord du point de vue de la gestion immobilière sur le site, un bâtiment a été réhabilité et sa rénovation s'est terminée en septembre 2012. Il abrite dorénavant un nouveau locataire sur plus de 3.000 m² de surface de bureaux.

En 2012, le projet de construction de nouveaux hangars pour l'association Luxembourg Air Rescue est rentré dans une phase concrète. Toutes les autorisations nécessaires à la démolition des hangars existants et à la préparation du site ont été obtenues et 2013 devrait ainsi voir ce projet se réaliser.

Airport-Energy, exploitant de la cogénération principale du Findel dont l'aéroport est partiellement actionnaire a réalisé fin 2012 des travaux d'extension des réseaux de chaud et

de froid pour raccorder et fournir ces énergies au terminal petits porteurs. La fourniture de ces énergies démarrera dès janvier 2013.

Les travaux de démolition de surface de l'ancien terminal sont achevés depuis août 2012. Les suites du projet prévoient le prolongement et le raccordement de la passerelle qui reliera le terminal B au nouveau terminal A. S'en suivront la remise en service des connexions techniques entre les deux terminaux ainsi que la remise en état d'exploitation du terminal B. L'empreinte laissée par l'ancien terminal devra aussi être réaménagée, notamment coté tarmac.

4.1.2.1.4. Politique environnementale

La politique environnementale n'a pas été en reste en 2012 avec l'installation de stations d'échantillonnage des eaux usées sur le site aéroportuaire. Elles vont permettre d'analyser ces eaux et de prendre toutes les actions correctives nécessaires afin d'améliorer la qualité des rejets d'eaux usées dans l'environnement.

La planification d'une nouvelle Fuelfarm est également en cours.

4.1.2.1.5. Situation financière

Ainsi, malgré une conjoncture difficile, l'aéroport de Luxembourg a maintenu tout au long de 2012 une politique d'investissement étendue afin d'épauler les acteurs du site aéroportuaire.

L'Etat a d'ailleurs procédé à une augmentation de capital par le biais d'une augmentation du nombre d'actions. Le capital de la société s'élève maintenant à 7.577.000 euros.

Dans le but de maintenir sa présence et de montrer sa volonté toujours plus forte de promouvoir l'aéroport, lux-Airport a aussi pris une participation dans la Société de Promotion de l'Aéroport de Luxembourg dont les missions consistent en la promotion internationale des activités passagers et Cargo. Celles-ci sont complémentaires aux missions de lux-Airport qui consistent en la promotion de l'activité passagers dans la Grande Région.

En 2012, la situation financière est stable par rapport à l'année précédente. De par la conjoncture économique les revenus n'ont que peu augmenté. De ce fait, lux-Airport s'est concentré à maîtriser ses charges opérationnelles.

La société de l'aéroport de Luxembourg restera concentrée en 2013 sur ses missions de soutien à tous les acteurs de la plateforme aéroportuaire et d'investissement massif pour développer les infrastructures techniques et les activités opérationnelles.

4.1.2.2. Table ronde sur la compétitivité de la plateforme aéroportuaire

En date du 23 octobre 2012, la Direction des transports aériens a organisé une table ronde avec les différents acteurs de l'aéroport afin de présenter un état des lieux de la situation économique et de la compétitivité du Findel, de présenter les initiatives prises depuis 2010 et d'entamer une discussion constructive quant à l'avenir de la plateforme.

Parmi les mesures prises en 2012 et rendant l'aéroport plus compétitif, on peut citer les diverses missions économiques, la restructuration de la Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport, la création de la zone franche, la conclusion de nouveaux

accords aériens, la publication d'un régime de redevances aéroportuaires plus compétitif par rapport aux aéroports concurrents, l'échange régulier avec l'industrie via le Cluster for Logistics, ou encore une meilleure coordination entre administrations présentes à l'aéroport.

4.1.2.3. Cadre législatif et réglementaire

La Direction des transports aériens a veillé à l'adaptation des textes légaux et réglementaires en vigueur aux normes internationales en collaboration avec la Direction de l'aviation civile et l'Administration de la navigation aérienne. L'organisation de cette dernière a, par ailleurs, été précisée par un nouveau règlement grand-ducal du 13 juin 2012.

De premières discussions ont été entamées avec ces administrations afin de réformer leurs lois organiques.

4.2. Direction de l'aviation civile (DAC)

4.2.1. Coordination générale

Le bureau de la coordination générale surveille l'évolution des dossiers en cours, veille au bon déroulement lorsque plusieurs bureaux/départements sont saisis par un dossier, valide les programmes 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.

Le bureau a participé à l'organisation et au bon déroulement des audits de standardisation de l'EASA conduits conformément au Règlement (UE) no 736/2006 et des inspections de la commission européenne ayant trait à la sûreté aérienne. Concernant le suivi des constatations relevées par l'EASA, le coordonnateur encadre les différents départements si des questions spécifiques au fonctionnement de l'EASA ou dans le cadre de l'audit se posent.

Le bureau a organisé 2 réunions avec la Division Coordination & Organisation du CTIE afin de relever les possibilités d'implémentation d'un système de process management (BPM) au sein de la DAC. Pour ceci il a élaboré une analyse succincte des besoins et des différentes étapes préparatoires avant à la mise en place d'un tel système, des fonctionnalités utiles et possibles pour les différents domaines d'activité et par la priorisation dans la mise en œuvre de certaines fonctionnalités. Le CTIE procédera à une présentation plus exhaustive des fonctionnalités et du fonctionnement aux différents départements de la DAC lors d'une réunion planifiée pour début 2013.

Dans le cadre de la phase 2 de l'« Exercice Nucléaire 3 en 1 », un exercice transfrontalier organisé par la Grande Région (Sarre, Rhénanie-Palatinat, Grand-Duché de Luxembourg, Lorraine et Belgique – Wallonie et Communauté germanophone de Belgique), le bureau a participé ensemble avec des représentants de l'ANA à une réunion préparatoire au MDDI concernant le volet aviation. Il a été visé d'améliorer et de renforcer le réseau et les moyens de communication afin de pouvoir réagir rapidement en cas de crise. Pendant l'exercice, le bureau a eu le rôle de point focal concernant le domaine de l'aviation civile au Luxembourg et à mis en place certains éléments et améliorations en collaboration avec l'ANA et le MDDI.

Dans l'accomplissement de sa mission de coordination et dans son rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (NCCM), le bureau s'occupe du suivi permanent des

actions correctives suite à la mission ICVM de l'OACI et du suivi de la transition de l'OACI vers la « continuous monitoring approach » (CMA). Pour cela le NCMC a participé au ICAO EUR/NAT Regional seminar/workshop for National Continuous Monitoring Coordinators du 17 au 21 septembre 2012 à Paris traitant l'implémentation de la CMA des State Aviation Safety Tools (SAST).

Concernant la mise à jour des plans d'action correctifs suite à la mission de validation conduite par l'OACI en novembre 2011, des courriers spécifiant les modalités de la mise à jour ont été transmis aux différents acteurs, et le coordonnateur national a organisé des réunions avec les administrations demandeurs afin de clarifier des points spécifiques au besoin.

Le bureau de la coordination générale participe également aux réunions du groupe ICAO ABIS NCMC qui sont tenus bi annuellement et a participé aux fins de cette tâche aux meetings ICAO-ABIS NSOC-NCMC du 12 au 13 mars 2012 à Berne et du 29 au 30 octobre 2012 à Lisbonne. Les sujets traités concernaient le suivi des évolutions quant à la mise en place de l'ICAO SMART dont l'EFOD (Electronic Filing Of Differences), des derniers éléments introduits dans iStars, de l'évolution vers la USOAP CMA, le Safety Management Panel, SMS et SSP et l'élaboration d'une position commune pour le 1st EC/EASA NCMC Meeting auprès de l'EASA.

Participation au 1st EC/EASA NCMC Meeting qui a pris la place des anciens EASA ICAO NSOC Coordination Meetings afin de définir en commun les attentes des Etats membres vis-à-vis de l'EASA notamment concernant la mise à disposition de données coordonnées concernant EFOD, SAAQ et PQs.

4.2.2. 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 2012, 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.

4.2.2.1. Mise en œuvre du Ciel unique européen

Les textes communautaires suivants sont entrés en vigueur au courant de l'année 2012 dans le cadre de la réalisation du Ciel unique européen.

1. Règlement (UE) N° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des

- aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production
2. Règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n°1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010
 3. Règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
 4. Règlement d'exécution (UE) N° 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen.

4.2.2.2. La réglementation en relation avec le Bureau des Licences et le Bureau des Immatriculations

Règlement grand-ducal du 12 mai 2012 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg.

Ce règlement grand-ducal a aligné le texte des articles 1er, 9 et 11 du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg aux exigences européennes et nationales actuelles.

D'abord, l'article 1er du règlement grand-ducal ancien ne prévoyait pas de possibilité d'autoriser à l'aéroport du Findel, dans certains cas, les atterrissages et décollages d'aéronefs ultralégers alors que ces engins, s'ils sont dûment équipés, peuvent se substituer dans certains cas utilement à des aéronefs type mono ou bi-moteurs traditionnels beaucoup plus bruyants. L'alinéa 2 de l'article 1er prévoit maintenant la possibilité d'autoriser ce type d'aéronef sous certaines conditions. Il en est de même de la possibilité d'autoriser, sous certaines conditions, les vols de planeurs ou d'aéronefs prototypes.

Ensuite, l'article 9 du règlement grand-ducal ancien a été revu pour l'adapter à la réalité actuelle. A cet effet, il a été complété pour enlever l'ambiguïté si des activités a priori interdites à l'aéroport peuvent être autorisées dans le cadre de portes ouvertes ou d'autres événements internationaux.

Finalement, l'article 11 du règlement grand-ducal ancien a été remanié afin de le rendre conforme aux dispositions communautaires contraignantes en la matière. En effet, l'ancien texte permettait uniquement aux aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois d'effectuer des vols d'entraînement et ne prévoyait aucune possibilité de dérogation.

Afin de remédier à cette situation insatisfaisante, il est permis désormais d'utiliser pour les vols d'entraînement non seulement les aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois mais également les aéronefs non-inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois sous condition qu'ils soient exploités dans le cadre d'une école de pilotage ou d'un organisme de formation agréés par la Direction de l'Aviation Civile.

En permettant d'utiliser pour les vols d'entraînement des aéronefs inscrits sur un relevé non-luxembourgeois et en créant un cadre pour l'utilisation de l'aéroport pour les aéronefs ultralégers, il est assuré aux écoles de pilotage et aux organismes de formation ainsi qu'à

leurs élèves une certaine souplesse ayant vocation à réduire les frais d'entraînement, tout en diminuant les nuisances sonores de ces derniers.

Finalement, le fait de prévoir que tout autre type de formation en vol devra au préalable être autorisé par les soins de la Direction de l'Aviation Civile garantit qu'il n'existe désormais plus aucune lacune en matière de supervision des activités liées à la formation.

4.2.2.3. La réglementation en relation avec la sûreté aérienne

Règlement grand-ducal du 18 septembre 2012 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 25 septembre 2012 au Mémorial A et est entré en vigueur le 29 septembre 2012.

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 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

En effet, en raison de modifications successives et significatives de la législation européenne applicable en la matière après l'élaboration du règlement grand-ducal de 2011, il y a eu nécessité d'agir dans le même sens au niveau national afin de ne plus être en contradiction avec l'évolution de la législation européenne qui prime sur la législation nationale.

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.

4.2.2.4. La réglementation en relation avec la supervision du prestataire de services de navigation aérienne

Règlement grand-ducal du 27 septembre 2012 relatif à la certification d'un prestataire de services de navigation aérienne

En application de la réglementation européenne, tout prestataire de services de navigation aérienne qui fournit des services dans l'espace aérien doit se soumettre, à intervalles réguliers, à une procédure de renouvellement de son certificat par l'autorité de surveillance nationale.

Au Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA) exerce la fonction de prestataire de services de navigation aérienne. L'autorité en charge de la certification est la Direction de l'Aviation Civile (DAC). Celle-ci doit vérifier si le prestataire respecte les exigences communes visées par la réglementation européenne contraignante en la matière.

Dans cet état d'esprit, le règlement grand-ducal sous rubrique fixe les conditions et modalités d'obtention, de renouvellement et de modification du certificat d'un prestataire de services de navigation aérienne. Il précise les conditions à remplir pour pouvoir exercer la mission de prestataire de services de navigation aérienne dans l'espace aérien luxembourgeois. Il décrit les conditions de forme de toute demande d'obtention, de renouvellement ou de modification d'un certificat ainsi que les modalités de l'examen de la demande par l'autorité nationale de certification. Finalement, le règlement grand-ducal en question fixe encore la durée de validité du certificat à six ans.

4.2.3. Le département des relations internationales et des affaires économiques

Au cours de l'année 2012 beaucoup de contacts bilatéraux ont été menés avec des pays tiers en vue de revoir les arrangements bilatéraux en place ainsi que de créer des arrangements nouveaux et de conclure des accords aériens nouveaux afin de permettre à la fois aux opérateurs luxembourgeois de développer leurs relations aériennes mais aussi aux compagnies étrangères de desservir le Luxembourg.

Ainsi la délégation luxembourgeoise a-t-elle rencontré en 2012 des délégations en provenance d'Algérie, de Chine, de Colombie, de la république du Congo, du Gabon, de la Côte d'Ivoire, du Kazakhstan et de la Fédération de Russie.

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 2012.

4.2.4. Le département de la certification et de la supervision sécurité

4.2.4.1. Le bureau des autorisations administratives

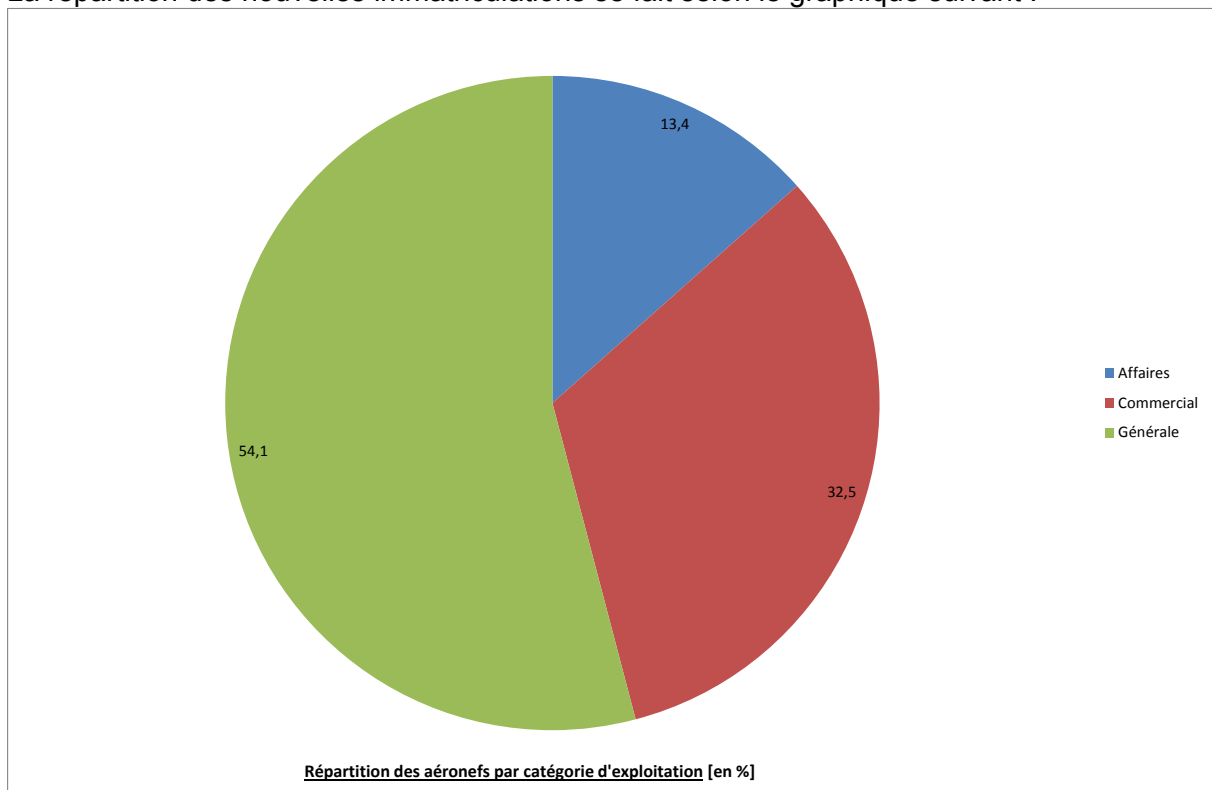
Le service des immatriculations

Relevé des aéronefs :

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 305 aéronefs, donc 1 aéronef additionnel par rapport à l'année 2011.

Le nombre de dossiers traités en 2012 était de 67, un chiffre légèrement décroissant par rapport à 2011 (34 opérations d'immatriculation et 33 opérations de radiation).

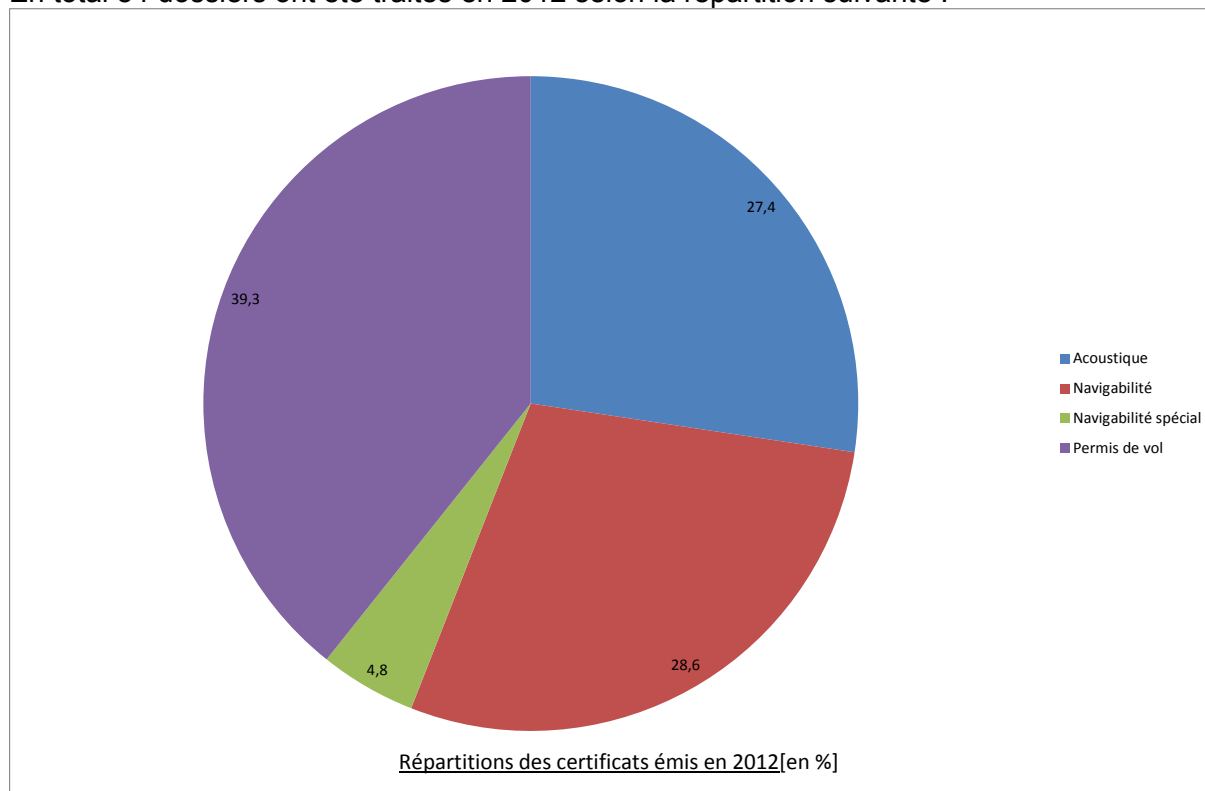
La répartition des nouvelles immatriculations se fait selon le graphique suivant :



Quant à la répartition des différentes catégories d'activité on peut constater que le secteur du transport commercial a progressé par rapport à 2011 (vu de la livraison des nouveaux aéronefs de Cargolux et de Luxair) tandis que le secteur de l'aviation d'affaires a régressé légèrement. Le secteur de l'aviation générale est resté plus ou moins stable.

Certificats émis en 2012 :

En total 84 dossiers ont été traités en 2012 selon la répartition suivante :



L'émission de permis de vol a augmenté par rapport à l'année précédente tandis que le volume de certificats acoustiques a diminué du fait que diverses mesures de réduction des nuisances sonores mises en place en ont été achevées fin 2011 et ne figurent plus dans le présent diagramme. Le volume des certificats de navigabilité restant plus ou moins inchangé.

Procédures :

Une mise à jour et une restructuration complète de toutes les procédures du bureau des immatriculations a été réalisée. Ceci comporte les procédures suivantes (DAC-) :

- ADM000 Procédure des procédures
- ADM100 Immatriculation (Refonte complète, en cours de finalisation)
- ADM110 Enregistrement d'une balise ELT
- ADM120 Enregistrement d'un code transpondeur mode S
- ADM200 Procédure d'autorisation de manifestation aérienne
- (Non finalisé => attente incorporation des modèles réduits/drones)
- ADM300 Procédure d'autorisation de travail aérien.

La révision des procédures a été réalisée au vu de l'arrivée d'un nouvel agent début janvier 2013 au bureau des immatriculations, afin de pouvoir commencer sa formation interne.

Travail aérien et manifestations :

En 2012, un total de 124 dossiers concernant diverses demandes d'autorisations ont été évaluées et autorisées (59 lâcher de ballons, 23 travail aérien ,9 feux d'artifice, 3 manifestations d'aéronefs multiples, 5 parachutages, 3 lanternes célestes, 10 Skybeamer – tracer, 6 aérostats, 1 ballon captif, 5 divers).

Le service des droits de trafic

Opérations commerciales –Scheduled Requests

Total applications: 50
Opérations cargo charter: 20
Opérations avec passagers: 30

Opérations commerciales –Ad-hoc Requests

Total applications: 452
Opérations: 874
Opérations cargo charter: 335
Opérations avec passagers: 117
Opérations DGR: 11

Non-commercial Operations

Survol et atterrissages: 43
Autorisations diverses : 4
AWACS : 8 (2 cancelled, 3 not authorized, 0 not seized, 0 rescheduled)

4.2.4.2. 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.

En 2012, le règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil est entré en vigueur. Comme la plupart des pays membres de l'AESA, le Luxembourg a pris un « opt-out » d'une année afin de pouvoir préparer l'implémentation de ce règlement.

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, 7 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.

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 poursuivi la préparation d'un programme national de sécurité (SSP - State Safety Programme). Un « Safety Review Board » trimestriel, composé du directeur et des chefs de bureaux concernés, a été mis en place afin d'adresser les risques identifiés par l'analyse des événements rapportés. Le groupe de travail « réglementation » a élaboré un projet de règlement grand-ducal qui devrait encadrer le SSP. En ce qui concerne la collaboration avec l'Administration des Enquêtes Techniques, un protocole d'accord a été signé.

Le bureau sécurité a participé aux audits et des inspections de systèmes de gestion de la sécurité des opérateurs, menés par le bureau opérations.

Accidents/Incidents

Le nombre d'événements rapportés a encore augmenté par rapport à l'année précédente pour atteindre 1500 rapports. Deux événements ont été classés comme accidents par la DAC et trois comme incidents graves. Pour la première fois, le bureau sécurité a participé à l'échange des données d'événements concernant la gestion du trafic aérien avec Eurocontrol, dans le cadre de l'AST (Annual Summary Template).

SAFA

Dans le cadre du programme d'inspection des opérateurs étrangers (SAFA – Safety Assessment of Foreign Aircraft) de la Communauté Européenne, 69 inspections ont été effectués. Le « quota » d'inspections demandé a été atteint. Neuf inspections ont révélé des défauts de la plus haute catégorie, qui nécessitaient des actions correctives avant le vol, dont quatre vols passagers, trois vols cargo et deux vols de l'aviation d'affaires. Un inspecteur supplémentaire a été qualifié suite à une formation aux Pays-bas, pendant que trois autres inspecteurs ont participé à des échanges d'inspecteurs avec les Pays-Bas et la Suisse.

4.1.4.4. Le bureau des opérations aériennes

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2012 huit compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate, en terminologie internationale) :

N° AOC	Exploitant	Flotte au 31-12-12
L-01	Luxair S.A.	3 Boeing 737-700 1 Boeing 737-800 6 Embraer 145 8 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	8 Boeing 747-400F 2 Boeing 747-400BCF 6 Boeing 747-8F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	1 Airbus A318 Elite 1 Embraer 135 Legacy 5 Bombardier Global Express 1 Bombardier Global 5000 5 Dassault Falcon 7X 4 Dassault Falcon 900 2 Dassault Falcon 2000 1 Bombardier Challenger CL604 1 Gulfstream G200 1 Learjet 45 1 Cessna 525
L-07	Duclair S.A.	2 Bombardier Learjet 35 2 Bombardier Learjet 45 5 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères)
L-11	West Air Luxembourg S.A.	1 ATR72 Cargo 18 British Aerospace ATP Cargo (dont 4 leasing)
L-12	Luxaviation S.A.	4 Cessna 560XLS 1 Bombardier Challenger CL300 1 Bombardier Challenger 604 1 Embraer 135BJ
L-13	Flying Group Lux S.A.	2 Cessna 510 1 Cessna 680 1 Bombardier Challenger 604 2 Dassault Falcon 900
L-14	Jetfly Aviation	1 Piaggio 180 Avanti

Dans le courant de l'année 2012, le Luxembourg a délivré un AOC (Aircraft VIP) et en a fermé deux (Aircraft VIP et Strategic).

Dans le cadre de la surveillance continue de ces opérateurs détenteur d'un AOC luxembourgeois, le département des opérations a effectué 100 audits/inspections.

4.1.4.5. Le bureau de la navigabilité des aéronefs

Agréments de navigabilité et suivi respectif

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
Ducair S.A. – Luxembourg Air Ambulance	LU.MG.07
West Air Luxembourg S.A.	LU.MG.11
Luxaviation S.A.	LU.MG.12
Flying Group Luxembourg S.A.	LU.MG.13
Findel Aviation 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
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

Revue de de navigabilité

Renouvellements de CDN 's

- 91 renouvellements sur base de réexamens faits par la DAC (17 Classif)
- 70 renouvellements sur base de recommandations faits des CAMO pour édition d'un nouveau ARC

ACAMs – 15

CDN's pour exportation – 5

Permis de Vol – 29

Programmes et contact d'entretien

Approbations, revue de 134 Programmes d'entretien et 23 contrats d'entretien.

FSTD

Certification initiale du « trainer » (FNPT II/MCC) auprès de l'FTO « Luxembourg Flight Training Academy » asbl.

Coordination de la certification initiale du simulateur de vol (FFS Boeing B747-8) et du renouvellement de la certification du simulateur de vol (FFS Boeing B747-400) de Cargolux.

Examens Part-66 AML

Les examens de connaissance de base des mécaniciens d'avion suivant la Partie 66 (Annexe III du RÈGLEMENT (CE) No 2042/2003 DE LA COMMISSION du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches) sont conduits par la DAC. A cette fin trois sessions ont été organisées en 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. Il a été renforcé par un employé administratif à temps partiel en octobre.

Les dossiers dont le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes a été saisi peuvent être ventilés comme suit: atterrissages hors aérodrome (6), autorisations pour manifestation aérienne (1), analyses d'impact d'implantation de nouveaux sites de parcs à éoliennes (3), analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (3), analyses d'impact

d'implantation de grues (3), activations ou créations d'un espace aérien spécial temporaire pour drones (1), analyse d'impact de stations Gsm (6).

Dans le cadre des missions liées à la supervision des héliports, le bureau a accompagné les cliniques St Louis à Ettelbruck et Ste Thérèse à Luxembourg dans le processus de construction de nouveaux héliports. L'hélistation de l'hôpital d'Esch-sur-Alzette a également été inspectée et une autorisation amendée a été délivrée suite à des modifications majeures de l'hélistation. En outre, une hélistation sur navire a été autorisée pour la première fois dans l'histoire de l'aviation civile luxembourgeoise.

Le bureau a également participé à l'élaboration du règlement sur les parapentes, paramoteurs et aéronefs télépilotés.

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, qui s'est réuni une fois en 2012, est secondé par un groupe de travail « sécurité des aires de mouvements » (GT-SAM). Le GT-SAM s'est réuni 1 fois 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 176 autorisations individuelles supplémentaires de circuler dans l'enceinte aéroportuaire. Aussi suite à une modification du règlement grand-ducal du 18 septembre 2012 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et contrôles de sûreté y applicables, 3310 autorisations existantes ont été rééditées, ce qui également permis une mise à jour de la base de données existante. Ainsi, 212 autorisations qui n'étaient plus d'actualité ont donc été annulées. Au cours de l'année 2012, 3 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 des aérodromes de Noertrange, Useldange et Medernach.

En ce qui concerne l'aérodrome principal ELLX une analyse de risque suite au déplacement de l'emplacement des essais moteurs a été acceptée.

Depuis 2012 le bureau participe à deux « Thematic advisory group » (TAG) créés par l'EASA, notamment le TAG ADR et TAG ATM/ANS.

Dans le cadre de sa fonction d'Autorité Nationale de Surveillance (ANS), le bureau a effectué en octobre 2012 un double audit auprès de l'ANA. Le premier volet était consacré à la re-certification de l'ANA en tant que prestataire de services de la navigation aérienne. Le deuxième volet portait sur le système de gestion de la sécurité (SMS) de l'ANA et constituait un audit de suivi des non-conformités relevés au cours de l'audit initial de mars 2011.

L'audit SMS a permis la clôture de 7 des 9 non-conformités initiales, 2 n'ayant pas pu être clôturées et une a été transposée en nouvelle non-conformité. Aussi, 4 observations ont été relevées.

L'audit de re-certification a révélé 6 non-conformités et une observation. Cet audit a abouti dans le renouvellement du certificat de prestataire de services CNS, MET et ATS pour une durée de 6 ans.

Le bureau de la navigation aérienne assiste régulièrement aux réunions du Groupe de Coordination de Maastricht (MCG) qui chapeaute les activités du Centre de contrôle de Maastricht (MUAC). Dans le cadre de la supervision du centre, le Luxembourg participe aux réunions de coopération des autorités de supervision (NSA – National Supervisory Authority) des pays Benelux et de l'Allemagne au sein du « 4 States NSA Committee ». Ce comité des 4 autorités est responsable de la supervision de MUAC dans le cadre des législations du « ciel unique européen ».

Ainsi le bureau a participé à 2 réunions du CST et 2 fois au NSA-C ainsi qu'à deux audits qui ont été réalisés dans ce même contexte.

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.

Plus concrètement, le bureau a participé à 6 réunions du NSA Manual Working Group, 5 du NSA-Committee et 4 fois au HAC.

Une inspection de conformité a été réalisée auprès de l'ANA par rapport au règlement (EC) 1033/2006.

L'ANA a également pu être certifiée en tant que « training organisation for ATC unit training » par la DAC. Les « Unit Training Plan » de la Tour de Contrôle et de l'Approche ainsi que le « ANA Unit competency scheme » ont été approuvés. Par conséquent, la DAC a ainsi pu délivrer et renouveler des licences de contrôleurs aériens.

Finalement le « change management » de l'ANA ainsi que la mise en œuvre du changement AWOS ont également été approuvés en 2012 par le bureau de la navigation aérienne. Les notifications de changement reçues de la part de l'ANA étaient au nombre de 4 en 2012 : NDB, AWOS Splitter, AWOS et FDP. Un changement était sujet à revue pour changements majeurs.

Au niveau des procédures et publications, le bureau a développé une « application for training organization », fait une mise à jour de la Procédure de notification de changement et publié la version 3 du « NSA Handbook ».

4.2.5. Le département de la supervision de la sûreté de l'aviation civile

4.2.5.1. Volet national

Actuellement, deux experts, deux inspecteurs et un coordinateur administratif 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 contrôle de qualité (PNCQ). Cette tâche s'effectue en coopération avec le service juridique de la DAC.
 - 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 de tous les chapitres du PNS suite aux changements de la législation communautaire et nationale au cours de l'année 2012, notamment sur les chapitres suivants :

- chapitre 0, General principles ;
- chapitre 1, Airport security ;
- chapitre 2, Demarcated areas of airports ;
- chapitre 3, Aircraft security ;
- chapitre 4, Passengers and cabin baggage ;
- chapitre 5, Hold baggage ;
- chapitre 6, Cargo and mail ;
- chapitre 7, Air carrier mail and air carrier materials ;
- chapitre 10, In-flight security measures ;
- chapitre 12, Security equipment ;
- chapitre 13, Response to acts of unlawful interference ;
- chapitre 14, Media ;
- chapitre 17, International conventions, bilatéral agreements and international organisations ;
- chapitre 19, Cyber threats to civil aviation.

Ces chapitres ont été édités au courant de l'année 2012 après l'approbation des membres du CONATSAC. Certains de ces chapitres doivent encore faire l'objet d'un arrêté ministériel en début de l'année 2013.

Dans le cadre de la certification des chiens détecteurs d'explosifs dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, le département sûreté a établi un programme de certification CDE et a procédé à la mise en œuvre théorique et pratique de cette certification.

A ce jour, le Luxembourg compte 15 agents habilités agréés par la Direction de l'Aviation Civile. Les agents habilités ont été 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 être appliquées au Luxembourg.

Au niveau des chargeurs connus, le département de sûreté a été saisi de 4 demandes d'approbation.

Faisant référence aux programmes de compagnies aériennes en provenance de pays tiers, seulement 1/3 des compagnies ont l'objet d'un contrôle complet des programmes. Concernant les compagnies aériennes nationales, la majorité (5 sur 8) des programmes a été complètement revue. Les 3 derniers programmes sont en cours de finalisation afin d'être approuvés en début de l'année 2013.

Pour l'approbation des chargeurs connus, ainsi que des compagnies aériennes transportant du fret et du courrier vers des aéroports de l'Union Européenne en provenance de pays tiers, il reste à mentionner que le département de sûreté n'a pas pu remplir ses obligations au niveau communautaire et national, vu le manque de ressources humaines qualifiées. Le département de sûreté tient à rappeler l'importance de ce point, vu la menace et les risques imminents.

Dans le cadre des approvisionnements de bord, à ce jour 1 fournisseur habilité a été agréé par la DAC durant l'année 2012.

Par ailleurs, le département sûreté a dispensé dans le courant de l'année 2012 les formations suivantes :

- au mois de mars : « Formation auditeurs nationaux (chapitres 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11 et 12) », adressée aux inspecteurs PNCQ de l'Administration des Douanes et Accises, de la Police Grand-Ducale et de la Direction de l'Aviation Civile ;
- au mois d'octobre : « Security search » et « Civil aviation security manager training », adressée aux responsables sûreté des entités luxembourgeoises concernées ;
- au mois de novembre : « Civil aviation security management training » adressée aux responsables de sûreté (pays tiers).

4.2.5.1.1. Le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté 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 au programme de contrôle de qualité et contribuent ainsi à veiller le respect des dispositions de sûreté.

Néanmoins, l'équipe des inspecteurs PNCQ a réalisé un total de 99 inspections au cours de l'année 2012 dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Les inspecteurs n'ont pas pu réaliser suffisamment de contrôles dans le domaine des compagnies aériennes.

Dans le contexte de la certification des chiens détecteurs d'explosifs, le département de sûreté a procédé à la mise en œuvre du contrôle de qualité requis par les dispositions communautaires.

Dans l'accomplissement de sa mission et du contrôle de qualité, le département sûreté a élaboré un « test protocole » pour tous les chapitres de la législation communautaire concernant la sûreté dans le domaine de l'aviation civile.

4.2.5.1.2. Inspection de la Commission Européenne de l'autorité compétente

Le département de sûreté de la Direction de l'Aviation Civile a été soumis à une inspection de la Commission Européenne en date du 25 juin 2012 au 29 juin 2012.

4.2.5.1.3. 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 dix fois sur l'année.

4.2.5.2. Volet international

4.2.5.2.1. OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale)

L'Assemblée de l'OACI se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil. Les 190 États membres de l'OACI ainsi qu'un grand nombre d'organisations internationales sont invités à l'Assemblée, qui établira la politique mondiale de l'Organisation pour les trois prochaines années. En 2012, le Luxembourg n'a pas pu être représenté par la Direction de l'Aviation Civile.

Néanmoins, la Direction de l'Aviation Civile a organisé l' « ICAO Cargo Working Group » du 14 au 16 novembre 2012.

Le département de sûreté a été soumis par l'OACI à un audit par correspondance en fin de l'année 2012.

4.2.5.2.2. AVSEC

Les experts du département sûreté représentent la Direction de l'Aviation Civile du Luxembourg au Comité AVSEC (Aviation Security) de l'Union européenne. Ce comité est composé d'experts des directions de l'aviation civile des États membres et a pour but d'adresser tous les points liés à la sûreté aérienne. Le comité se réunit toutes les six semaines, en format restreint aux États membres et en format élargi, avec des représentants de l'industrie aérienne. En 2012 le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne (voir sous département juridique).

Le département représente également le Luxembourg au sein des différents groupes de travail et plus précisément celui du « fret » qui s'est penché en outre sur le fret et le courrier aériens transportés vers des aéroports de l'Union au départ de pays tiers, ACC3 et validation des validateurs indépendants.

En plus, le département a participé au groupe de travail « Liquids Working Group », qui a eu comme finalité de revoir les essais de l'équipement d'inspection/filtrage des LAG's dans les différents aéroports.

4.2.6. Audits en 2012

Comme le cadre de l'aviation civile est un cadre international, la DAC est soumise en permanence à différents audits par des organismes internationaux afin de contrôler la mise en conformité du Luxembourg par rapport à ses obligations internationales.

4.2.6.1. OPS

Le département des opérations a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA. Cette inspection avait pour but de vérifier la bonne application par la DAC des règles communes de sécurité dans le domaine des opérations aériennes, notamment en terme de surveillance continue des opérateurs enregistrés au Luxembourg, et d'en rendre compte à la Commission Européenne. A l'issue de cette inspection, 3 écarts de catégorie (c) et un de catégorie (d) ont été relevés. Les actions correctives proposées à l'EASA ont été mises en œuvre avant la fin 2012.

4.2.6.2. SAFA

Le programme SAFA a été audité par l'EASA du 16 au 20 juillet 2012. Le but de l'audit est de surveiller l'application des règles communes dans le domaine du programme SAFA et d'informer la Commission Européenne du résultat. L'audit a relevé six non-conformités de classe « C », non-conformités mineures, et la DAC est actuellement en train de les clôturer.

4.2.6.3. Sûreté

Le département de sûreté de la Direction de l'Aviation Civile a été soumis à une inspection de la Commission Européenne en date du 25 juin 2012 au 29 juin 2012. La Commission Européenne a certifié un très bon niveau de conformité aux exigences de l'UE, et a classifié le rapport d'inspection en conformité intégrale.

En conclusion, la Commission Européenne a attesté à la Direction de l'Aviation Civile un bon cadre réglementaire et a indiqué que le programme national de sûreté, le programme national de contrôle de qualité, la formation de sûreté, ainsi que l'évaluation des risques et des menaces, sont des programmes de bonne qualité.

De plus, la Commission Européenne a tenu à ajouter que le programme de certification des chiens détecteurs d'explosifs et le programme de contrôle de conformité et de méthodologie sont des documents d'une excellente qualité qui devraient être partagés avec d'autres Etats-membres.

4.3. Administration de la navigation aérienne (ANA)

4.3.1. Service administratif (ADM)

Le service administratif de l'ANA a pour but de centraliser les tâches administratives et techniques sortant du domaine de compétence des autres services opérationnels. Outre leurs multiples travaux réguliers les quatre divisions du service ADM ont réalisées en 2012 différents projets.

Ainsi, la division informatique a remplacé les serveurs de stockage de données et a amélioré le site web de l'ANA qui est maintenant également disponible en anglais. De même, les premiers ordinateurs « virtuels » ont été distribués, ce qui permettra d'optimiser les ressources informatiques et d'augmenter la flexibilité des utilisateurs.

La division entretien a achevé le projet des nouvelles archives de l'ANA, remplacé l'ancienne chaudière dans les locaux exploités par l'Administration des ponts et chaussées et remis à neuf plusieurs fenêtres dans le bâtiment SIS. En plus, les intrusions d'eau de pluie au BTO ont pris fin après la réfection de l'entrée du BTO.

En ce qui concerne la division finances, on peut noter que l'engagement de l'ANA en coopération avec EUROCONTROL facilite la compréhension et la transposition des obligations européennes. Ainsi, l'ANA participe depuis 2009 semestriellement aux sessions du Comité élargi pour les redevances de route à Bruxelles afin de suivre activement les débats concernant l'établissement des assiettes de coûts et des taux unitaires.

La division personnel et formation a embauché en 2012 un total de 24 agents tout en assurant la coordination et l'organisation de leurs formations. Ces recrutements font qu'aujourd'hui l'ANA compte plus de 200 collaborateurs.

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 de bulletins d'information pré-vol (PIB : Preflight Information Bulletin) et la collecte d'information après vol constituent les devoirs principaux d'une unité AIS d'aérodrome.

Les PIB contiennent principalement des NOTAM, informations importantes à communiquer en temps utile au personnel chargé des opérations aériennes.

Parmi les activités de base du service il faut également nommer la communication d'informations concernant la gestion des courants de trafic aérien (ATFM ; Air Traffic Flow Management). Ces informations sont destinées à contribuer à la sécurité, à l'ordre et à la rapidité de l'écoulement de la circulation aérienne.

En 2012 le service AIS a :

- émis 367 NOTAM nationaux à Belgocontrol pour une distribution internationale (y inclus les prolongations et annulations) ;

- publié 106 SNOWTAM (notification de conditions dangereuses sur l'aire de manœuvre) et toutes les mesures de coefficient de freinage de la piste telles que communiquées par le service SIS ont été répertoriées ;
- émis 3690 factures pour les taxes terminales ;
- traité 34 demandes de radiobalises de détresses déclenchées ainsi que 10 demandes liées au plan d'intervention aéroportuaire respectivement déclenchées par un organisme étranger ;
- traité 91 demandes STS (vols ayant droit à un traitement spécial par l'ATS).

En plus, un temps non négligeable est investi dans le maintien et l'amélioration des systèmes de qualité et sécurité ainsi que pour la formation continue du personnel.

Dans le cadre des obligations internationales de l'ANA des membres du service participent activement dans le FABEC 'AIM Steering Group' et le 'Standing Committee Environment' ainsi que dans le 'System Wide Information Management Team' et le 'Aeronautical Information Operations Subgroup' d'Eurocontrol.

Différents projets concernant l'équipement technique et informatique du service sont en cours:

- démarrage du projet en vue de l'implémentation d'un système AMHS (ATS Message Handling System) ;
- mise à jour de la base de données FDP_Offline en décembre 2012 (utilisée pour l'établissement des taxes et de diverses statistiques) ;
- mise à jour du système de traitement de plans de vol FDP en novembre 2012 (Flight Data Processor) ;
- aménagement d'un local pour servir de contingency/backup.

Dans le cadre de la coopération avec les ANSP voisins un MoU (Memorandum of Understanding) concernant la publication de l'AIP et des NOTAM a été signé avec Belgocontrol. De plus, un accord avec DFS concernant l'obtention de documents OACI a également été signé.

Dans le cadre des ressources humaines il est à noter que deux agents sont venus renforcer notre équipe en mai et septembre respectivement. Suite au départ en retraite d'un agent, un remplacement vient d'être recruté qui suit actuellement sa formation initiale à l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile). La formation d'un autre agent à l'ENAC s'est terminée avec succès cette année.

4.3.3. Service Communication, Navigation et Surveillance (CNS)

Afin de pouvoir garantir un service de la plus haute qualité, les agents du CNS suivent continuellement des formations spécifiques. Le total des jours de formation suivis en 2012 s'élève à plus de 300 répartis sur 16 agents.

Afin de limiter la fréquence et le temps d'interruption des systèmes à un minimum, les agents du CNS procèdent régulièrement aux maintenances préventives. En effet, les agents effectuent des inspections, appartenant à leurs tâches journalières. Dans le même état d'esprit, les systèmes atteignant un nombre élevé d'heures de service sont remplacés avant que les premiers symptômes ne se manifestent, ce qui est le cas par exemple pour le système de messagerie aéronautique AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network), qui sera remplacé par le nouveau système AMHS (ATS Message Handling System). En 2012, les agents y ont travaillé activement pour pouvoir finaliser ce projet mi 2013.

Durant l'année 2012, l'ANA a acquis et mis en exploitation trois nouvelles radiobalises de navigation NDB (Non Directional Beacon).

En collaboration avec la protection civile et le service de la radioprotection, le projet THIES-ENVINET a été finalisé. Ce projet comporte un regroupement et un échange de données météorologiques de trois stations situées à Dudelange, Schengen et Findel, point clef pour la radio protection, la station Findel servant comme système de backup supplémentaire.

Pour rester conforme à la législation européenne concernant les changements de format des messages FDP (Flight Data Processor), les serveurs ont été remplacés et le logiciel a été mis à jour.

Les services de l'ANA se sont unis pour améliorer le plan d'intervention aéroportuaire existant. Le nouveau système de distribution de message et d'information en cas d'alerte (AlarmTILT) fut finalisé en 2012.

4.3.4. Service électrotechnique (ELE)

Les projets d'envergure

Les projets d'envergure occupant le service déjà au courant de l'année 2011, ont continué en 2012 :

La mise en place du Système d'information géographique (SIG) se développe comme prévu, de façon à ce qu'il s'avère d'ors et déjà profitable dans le cadre de la gérance de certains projets, et ceci en dépit du fait qu'elle n'est pas encore pour autant entièrement réalisée. Mentionnons- en dans ce contexte, qu'avec l'aide de l'entreprise LUXCAD, l'initialisation d'un survol de l'aéroport en 2011 et la mise en place d'ortho photos datant de 2012, seront disponibles en début de l'année 2013, valorisant ainsi d'avantage le SIG.

Le système de contrôle et de visualisation du balisage lumineux (ALCMS =Airport Lighting Control and Monitoring System) est passé en phase finale du projet avec le début du « safety case ». Avec l'aide du bureau d'ingénierie suisse AEROPLAN et le support important de la part de l'organisme EUROCONTROL un planning réaliste prévoit une mise en service en phase test pour la fin du mois de mai 2013.

La formation continue

Les agents du service ont participé au cours de formation prévus par le plan de formation en vigueur. À titre d'exemple mentionnons les cours suivants :

Un cours de formation concernant le nouveau type de régulateur à courant constant MCR3 du fournisseur bruxellois ADB organisé pour tous les agents amenés à assurer la permanence à domicile. Soit dit en passant que les régulateurs à courant constant alimentent en énergie les circuits sériels du balisage lumineux aéroportuaire.

Les nouveaux agents recrutés dans la carrière de l'ouvrier et assurant principalement la maintenance préventive et corrective du balisage lumineux aéroportuaire ont suivi en Allemagne des cours d'initiation à l'électrotechnique ainsi que du travail sous tension sur les systèmes de balisage lumineux aéroportuaires. Les organisateurs des cours étant l'entreprise TÜV-SÜD pour le premier respectivement « enercity » de Hannovre pour le second.

La maintenance préventive et corrective :

Depuis le mois de mars, un nouveau contractant pour la maintenance des groupes électrogènes de secours a été engagé.

Analyse avec l'aide du bureau d'études AEROPLAN de Zurich des valeurs photométriques du balisage de l'axe de la piste dans le cadre du plan d'action d'amélioration du balisage lumineux aéroportuaire (à partir de janvier 2012).

Maintenance selon contrat par

- Siemens pour le central téléphonique HiPATH (12.3.2012) ;
- Atalys pour les onduleurs ELE (22 & 26.3.2012), les régulateurs du balisage aéroportuaire (30-31.5.2012, 1.6.2012, 5-8.6.2012), équipement HT Station Principale (11.6.2012 de nuit) ;
- Henkelhausen pour la partie mécanique des trois groupes auxiliaires 3kV (02 - 04.4.2012 et 15 -18.10.2012);
- Axilux pour les groupes auxiliaires BT « mobile » et « DVOR Diekirch » ;
- CREOS pour le bouclage HT 20 kV (11.6.2012 de nuit) ;

Le bilan de la maintenance annuelle du balisage lumineux :

Type de feu	Nombre de feux remplacés	Remarque particulières
Axe piste	282	
Bord piste	128	tous changés au mois de juin
Touchdown	135	
Axe voie de circulation	387	
Bord voie de circulation	44	
Approches 06 et 24	69	tous changés au mois d'août
Feux à éclats (Approches 06 et 24)	11	
Panneaux	26	
Protection piste	4	la plupart des feux à LED
Extrémités piste	15	tous changés au mois septembre
Seuils piste	24	tous changés au mois septembre
Barres d'arrêts	76	tous feux à LED
PAPI	25	
Isolation Transformer	5	

Les instructions de travail mises en place dans le cadre du système qualité ont été suivies consciencieusement.

SMS/QMS :

Audit interne ISO 9001 via DFS le 10.01.2012

Management Review le 5.3.2012 suivi de l'Audit de certification ISO 9001 (du 19.3 au 20.3.2012)

Audit de certification ANSP par NSA / DAC du 01-05.10.2012 (4 interviews avec) ELE

Cours de formation SMS/QM :

- « Consense » de l'assistant en qualité/ safety ELE du 27 au 28.3.2012 ;
- « Unit Safety Case » chez EUROCONTROL de l'assistant en qualité/ safety ELE le 4.4.2012;
- « Safety Survey » chez EUROCONTROL de l'assistant en qualité/ safety ELE du 3.7 au 4.7.2012;
- « Workshop Audit Certification Octobre 2012 » de l'assistant en qualité/ safety et des chefs de service ELE du 23.8 au 24.8.2012;
- « Audit techniques and Practice-Stage 1 » de l'assistant en qualité/ safety et du chef de service ELE chez EUROCONTROL du 24.9 au 28.9.2012.

4.3.5. Service du contrôle de la circulation aérienne (ATC)

Le service ATC a géré en 2012, 88.698 mouvements d'aéronefs dont 59.785 vols internationaux, 7.535 vols de transits dans l'espace aérien et 21.378 vols locaux.

La majeure partie de l'année 2012, l'ATC a été consacré à la certification EC, avec la DAC. L'ATC a réussi la certification selon ISO 9001 / 2008, selon « Common Requirements » EC 1035 / 2011 et selon « Prestataire de formation de l'ATC » EC 805 / 2011.

Dans le cadre du plan d'action relatif à l'amélioration du contrôle des mouvements au sol, deux projets majeurs ont trouvé conclusion. La recherche sur base de simulations d'une solution de nouvelle distribution des fonctions contrôle Air et Sol a été traitée. Durant la même phase, le projet ASMGCS, radar sol a été validé et a débuté les travaux d'implémentation avec SAAB SENSIS.

L'espace aérien luxembourgeois TMA a évolué durant 2012 avec la mise en projet d'amélioration de sécurité et de performance. Notamment la mise en place d'une procédure d'urgence « Clear the sky-contingency » et la planification de trajectoires d'approche CDA, améliorant la performance « Airspace management » et environnementale. Tous les deux en collaboration étroite avec le prestataire de service belge : Belgocontrol.

Dans le domaine de la collaboration internationale « Ciel unique européen » le service ATC a suivi et participé aux groupes de travail FABEC, notamment SCOPS, ASB et le projet IP LUX, en vue de changements potentiels dans la gérance de l'espace aérien luxembourgeois.

4.3.6. Service météorologique (MET)

En 2012, nombreux travaux et projets ont été réalisés. Nous ne voulons citer ici que les plus importants.

Météorologie aéronautique :

Lancement de la TAF Verification, encadrée par MET Alliance, un groupement de fournisseurs de services météorologiques aéronautiques nationaux de 8 états européens, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Irlande, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, ayant pour but de vérifier la précision et la qualité des prévisions aéronautiques fournies par nous.

Mise en opérationnel du système ENVINET visualisant les données de la station THIES, réserve pour notre système AWOS, ainsi que de diverses autres stations météorologiques appartenant au Broadcasting Center Europe.

Installation de la nouvelle station TELVENT et phase d'observation de celle-ci, fonctionnant en parallèle avec l'ancienne station, ce qui a permis de déceler les imperfections du logiciel et d'y remédier.

Instauration d'un briefing hivernal avec l'AROC (Airline Representatives and Operators Committee Luxembourg), les P & Ch ainsi que le SIS, dès que des précipitations hivernales, pouvant interférer avec le bon fonctionnement des services aéroportuaires, sont prévues.

Météorologie générale :

Réunions avec différentes administrations (AGE, ASTA, ASS...) dans le cadre de l'Assessment sur la météorologie dans le but de développer des coopérations plus étroites et plus efficaces.

Mise à disposition du système FeWIS (Système d'information pour pompiers)/KONRAD (Système pour l'analyse de situation orageuses estivales) par le DWD avec cours de formation pour les prévisionnistes. Ce système est aussi destiné aux Centres de secours. Il permet d'avoir une vue synoptique sur les avis en vigueur et permet de prévoir à court terme la trajectoire probable de cellules orageuses.

Conférence sur la météorologie organisée par le Service Météorologique ainsi que le CRP Henri Tudor avec la participation des organismes IRM (Institut Royal de Météorologie, Belgique), KNMI (Institut Royal Néerlandais de Météorologie), ASTA (Adm. des services techn. de l'agric.), ASS (Adm. des services de secours), AGE (Adm. de la gestion de l'eau) et Uni Lux.

Le Service Météorologique de Luxembourg de l'Administration de la navigation aérienne s'appellera désormais MeteoLux.

Fin 2012, le nombre d'abonnés au bulletin météorologique destiné au grand public dépasse les 3000, un beau succès !

4.3.7. Program management office (PMO)

Le service Program Management Office (PMO) de l'ANA a connu au courant de l'année 2012 une évolution significative et un accroissement important de son domaine d'activité. La mise en place de nouveaux processus tels que le « Global Change Management Process ANA » a été la première étape d'une approche unifiée de la gestion des projets que le service s'attache à mettre en place au sein de l'ANA.

Le Program Management a joué un rôle important dans la création d'une nouvelle procédure « Change notification » et assure la gestion des communications relatives aux changements ATM auprès de la Direction de l'aviation civile.

Dans un deuxième temps, le service a introduit PMtalk, un nouvel outil de gestion centralisée des projets, organise la formation des utilisateurs et assure la gestion du site.

Dans l'optique de mener à bien les nouvelles procédures et de garantir une unité de la gestion des projets, le service a organisé différentes formations dans chaque service afin de sensibiliser et d'aider les leaders de projets dans leur tâche.

Afin d'optimiser les ressources allouées à chaque projet tout en assurant une continuité des opérations courantes, un processus de priorisation des projets a été mis en place. Les critères utilisés pour cette priorisation, dits KPA (Key Performance Area), sont ceux du Single European Sky (Sécurité, Coût-efficacité, Sureté, Capacité et Environnement).

Une autre des missions du service est de s'assurer que les projets entrepris par l'ANA soient en accord avec la réglementation européenne et la stratégie découlant de SESAR et FABEC.

Le PMO a apporté son support aux leaders de projets pour une implémentation de projets de grandes envergures tels que FDPS ou AWOS ATIS. De manière générale, le PMO a eu un rôle de facilitateur dans la résolution de problématiques diverses liées aux activités opérationnelles de l'ANA.

4.3.8. Service Incendie et Sauvetage (SIS)

Les missions principales du service incendie et sauvetage sont d'intervenir en cas d'accident d'aéronef et d'aider toute personne se trouvant dans une situation critique. Le facteur rapidité est primordial, du fait qu'en cas d'incendie les passagers doivent être extraits du fuselage dans les toutes premières minutes après l'accident.

En 2012, le service incendie et sauvetage a dû intervenir en tout 195 fois, dont:

59 interventions de premier secours ;

21 alertes ou interventions au feu, dont 16 fausses alertes ;

35 alertes ou interventions impliquant des aéronefs ;

41 interventions techniques, dont la plupart pour le déversement de carburant et les interventions DGR (Dangerous Goods Regulations).

Vu l'importance d'être très bien préparé à toutes sortes d'interventions, les collaborateurs du SIS participent à un grand nombre de formations et d'exercices, dont :

120 exercices pratiques sur site ;

12 agents ont participé à la formation ILFT à Teesside ;

8 agents ont suivi le cours à l'école nationale des sapeurs-pompiers ;

8 agents ont pris part à la formation « enlèvement d'aéronefs immobilisés dans le terrain » (Bergelehrgang) à Stuttgart ;

11 octobre 2012 : organisation d'un grand exercice « Accident à l'Aéroport » conformément au plan d'intervention aéroportuaire avec tous les intervenants.

Le SIS est encore chargé du dépannage et de l'entretien régulier des +/-120 véhicules et machines spécialisées de l'ANA. Enfin, le SIS s'est encore chargé de l'acquisition et la mise en service de 5 nouvelles balayeuses-souffleuses à neige.

4.3.9. Service aérodrome (AER)

Durant l'année 2012, le service aérodrome a poursuivi sa préparation pour sa certification.

Travaux de génie civil

L'entretien et la maintenance de la piste ont été poursuivis en partenariat avec l'Administration des Ponts et Chaussées. Ces travaux ont été coordonnés afin d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport en toute sécurité.

Par ailleurs des projets de génie civil ont été engagés notamment pour réhabiliter le taxiway India et ainsi pouvoir implanter une nouvelle aire de Run-Up.

Le service aérodrome a coordonné la sécurité des travaux programmés ou non affectant le domaine de l'aérodrome avec le concours de la Safety Management Unit.

Travaux réalisés :

- Construction de la nouvelle station de de-icing. Operationelle mi-février 2012
- Resurfaçage Taxiway B3 et B4 Mai 2012
- Resurfaçage Taxiway E Mai/Juin 2012
- Holding Bay Piste 24 Mai 2012
- Resurfaçage Taxiway D1 et D2 Octobre 2012
- Resurfaçage Taxiway B1 et A Juin et Octobre 2012
- Resurfaçage Taxiway Piste Octobre 2012
- Centerlights Taxiway E Possehl Septembre/Octobre 2012
- Commande Blast Fences & Travaux annulés de la Run-Up area taxiway I
- Regards sur D2 fermés Octobre 2012

Etudes

Plusieurs projets entrant dans le cadre de la certification ont été demandés :

Etudes de CATSUD

Cette société Toulousaine travaille en partenariat avec ADPi et a réalisé un plan de marquage de l'aérodrome, une étude d'implantation des Run-up, une étude de sécurité relative à la réfection du taxiway India.

Etude UNIHORN/NACO

La société NACO a sous-traité avec les experts de la société UNIHORN afin de faire une étude précise de la résistance de l'aire de manœuvre en août 2012.

Formation

Une douzaine d'agents de l'ANSP et de l'Aérodrome ont été formés à la réalisation d'inspection de piste par la société AIRTRACE.

Concours divers

Le service aérodrome a apporté son expertise lors de l'implantation d'obstacles fixes relatifs à des chantiers autour de l'aéroport (grues).

Service Hivernal

Le chef du service aérodrome anime la Winter Operations Cell dont le but est de recenser les besoins des usagers de l'aéroport et de coordonner les actions en cas de conditions météorologiques neigeuses ou verglaçantes.

Les réservoirs de produit nécessaire à la décontamination des pistes sont opérationnels et permettent cette année d'entreposer 200.000 litres de Formiate de Potassium, ce qui laisse à l'aéroport une autonomie de 4 à 6 jours suivant la sévérité des conditions météorologiques. L'approvisionnement reste une opération quasi quotidienne en période de grand froid.

Wild Life Management

Dans le cadre du « Wild Life Management », le service s'est équipé de haut-parleurs nécessaires à l'effarouchement des oiseaux. Les études continuent afin d'obtenir des systèmes complémentaires.

Relevé régulier (toutes les deux semaines) de l'avifaune par un ornithologue de natur&mwelt.

Gap analysis réalisés par le DAVVL e.V.

Mise en place de plusieurs caméras pour la surveillance de l'activité avifaune.

4.3.10. Safety management unit (SMS)

Au cours de l'année 2012, l'unité de gestion de la sécurité aérienne a vu son effectif s'accroître, elle se compose maintenant de 4 personnes. L'unité de gestion de la sécurité aérienne a continué à développer et améliorer le système de gestion de la sécurité aérienne de l'ANA. Cela s'est traduit par une levée de 7 non-conformités, résultant de l'audit SMS de mars 2011.

Cette unité de la gestion de la sécurité aérienne a activement participé à l'élaboration des « safety assessments » suivants :

- Implémentation de l' « upgrade » du système FDP (Flight Data Processing) afin de le rendre compatible avec le document OACI 4444-Pans-ATM ;
- Remplacement des systèmes de navigation NDB (Non Directional Beacon) ;
- Implémentation du nouveau système AWOS (Automatic Weather Observation System) ;
- Utilisation du parking P4 comme plateforme pour les essais moteurs en mode « idle » des appareils Luxair.

En 2012, un ensemble de 72 personnes de l'ANA ont participé aux cours de formation safety suivants :

- « Risk Analysis Tool » 2 jours ;
- « Degraded mode of operations » 2 jours ;
- « Unit safety case » 1 jour ;
- « Safety occurrence investigation » 4 jours ;
- « Safety survey » 2 jours ;
- « Safety regulatory Audit » 5 jours.

5. Navigation intérieure

5.1. Activité législative

Arrêté grand-ducal du 7 janvier 2012 portant modification des annexes de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 septembre 1996 (Mémorial A N° 10, pages 144 et ss.).

Arrêté grand-ducal du 7 janvier 2012 portant publication de différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 10, pages 147 et ss.).

Règlement grand-ducal du 16 mars 2012 modifiant le règlement grand-ducal du 17 février 1987 sur l'identification des menues embarcations (Mémorial A N° 69, pages 762 et 763).

Texte coordonné du règlement grand-ducal modifié du 17 février 1987 sur l'identification des menues embarcations (Mémorial A N° 73, pages 794 et ss.).

Arrêté grand-ducal du 19 avril 2012 portant publication de différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 86, page 948).

Arrêté grand-ducal du 7 août 2012 portant publication de différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 177, page 2652 et ss.).

Arrêté grand-ducal du 9 novembre 2012 portant modification des annexes à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 septembre 1996 (Mémorial A N° 243, page 3180).

Arrêté grand-ducal du 27 décembre 2012 portant modification du règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève, le 26 mai 2000 (Mémorial A N° 300, page 4793).

5.2. Activités internationales

5.2.1. Union Européenne

En 2012, la Commission européenne a continué sa préparation de l'avenir du programme Naïades qui se termine en 2013 par la publication en mai 2012 d'un Staff Working Paper « Towards Naiades II- Promotion, greening and integrating inland waterway transport in the single EU Transport area » 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 juin 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, la Commission européenne prévoit l'ancrage de la navigation fluviale dans 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 (TEN-T).

Sous les auspices de la Commission européenne, il a été également développé une base de données appelée European Hull Database (EHDB) où le Luxembourg est devenu un des 9 Etats-membres en date du 1er novembre 2012. Ladite base de données reprend la liste de données minimales des barges fluviales telle que définie par la directive 2006/87/EC sur les prescriptions techniques en matière de navigation intérieure et le règlement 164/2010 fixant la liste de données minimales des barges fluviales qui doivent être échangées entre autorités de certification et autorités d'information fluviale.

Le Luxembourg a également participé aux différentes réunions du Common Expert Group on professional qualifications and training standards in inland navigation dont la première a eu lieu en date du 24 septembre 2012. Par le biais de ce groupe, la Commission européenne envisage de mettre en œuvre une proposition de texte visant à harmoniser les critères de formation pour les professionnels du secteur susvisé. En effet, à travers de ces discussions qui s'achèveront en 2013 la Commission compte à la fois renforcer les aspects qualitatifs, notamment en matière de sécurité et de communication dans le secteur de la navigation fluviale et d'y promouvoir le potentiel en matière de créations d'emplois.

5.2.2. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

En 2012, 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 cette convention qui introduit le principe du « pollueur - payeur » sur toutes les voies navigables intérieures en Allemagne, aux Pays-Bas, 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 procède à une péréquation financière annuelle sur base de décomptes trimestriels.

Le Luxembourg a participé à la Conférence des Parties Contractantes (CPC) de juin et de novembre et à différents groupes de travail CDNI et IIPC (Instance internationale de Péréquation et de coordination).

Le Luxembourg a aussi participé à différentes réunions qui ont abouti à la Conférence diplomatique pour l'adoption de la convention révisée de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) dont l'objectif est d'harmoniser le plus possible le droit applicable en matière de limitation de la responsabilité en matière de navigation intérieure et d'augmenter les montants des limites de responsabilité prévues dans la Convention de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI de 1988).

En total, des représentants de 13 pays ont pris part à cette conférence diplomatique dont notamment, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique. Le Luxembourg a signé l'acte final de la Conférence ainsi que la Convention elle-même en vue de sa ratification ultérieure.

5.2.3. Commission de la Moselle

En 2012, la Commission de la Moselle s'est tenue sous présidence française.

La participation de la Commission de la Moselle n'a cessé de s'intensifier. 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, la profession et les administrations nationales. 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 a participé à la mise en œuvre de la seconde phase de ce projet.

La Commission de la Moselle a aussi pris acte du rapport de son Comité Technique en ce qui concerne les projets de travaux et de constructions sur la Moselle (doublement des écluses mosellanes françaises, concepts d'aires de stationnement, projet Saône-Moselle-Saône-Rhin, projet de plateforme multimodale et multi-sites en Lorraine).

Au sein du Groupe de Travail « Gestion des Débits », trois thèmes principaux ont été abordés :

- la variation des débits sur la Moselle,
- la pose de fibres optiques pour la transmission des données, et
- l'automatisation des barrages.

La Commission de la Moselle a approuvé les amendements au RPNM proposés par son Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal :

- Articles 1.01 et 3.02 2 RPNM (modifications rédactionnelles),
- Article 7.03 RPNM (règles pour l'amarrage avec des pieux à renforcement de la sécurité pour la navigation),
- Article 8.06 (précision des règles quant à l'accouplement des convois poussés),
- Article 6.28 (harmonisation des systèmes de protection des écluses).

De plus le Comité de Police s'est vu chargé de créer un référentiel commun de comparaison qui permettra de mieux comparer les causes des fermetures constatées sur la Moselle internationale afin de fournir aux usagers de la voie d'eau les données les plus fiables possibles.

Les différents standards de transmission de données 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 2012 la délégation allemande a pu présenter son système de perception des péages.

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.

Suite au mandat donné au secrétariat de la Commission de la Moselle pour l'organisation d'un jubilé pour le 50ème anniversaire de l'ouverture de la Moselle à la navigation à grand gabarit, un Comité des Fêtes a été mis en place qui s'est réuni à deux reprises en 2012.

Le Comité juridique a reçu un nouveau mandat. Désormais, appelé Comité Juridique et Administratif ce comité est en charge d'affaires juridiques, budgétaires et de personnel.

Finalement, la Commission de la Moselle a décidé dans sa séance plénière du 19 juin 2012, sur proposition du Comité des Péages, de conserver les taux des péages actuels sur la Moselle inchangés, afin de maintenir la compétitivité du transport par voie fluviale.

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

Si le but principal de la gestion du domaine public fluvial est d'assurer son intégrité et de garantir un état conforme à sa destination d'infrastructure de transport, il n'en reste pas moins que le principe d'usage commun impose une gestion domaniale en faveur d'activités fluviales de toutes sortes, notamment le tourisme fluvial et les sports nautiques.

En ce qui concerne l'étendue, respectivement la consistance du domaine à gérer, on peut noter que la surface d'eau s'élève à 405 ha et les dépendances terrestres faisant partie intégrante à +/- 50 ha. A noter que 29,1876 ha de fonds jouxtant la Moselle sont soumis à une servitude légale qu'il convient de surveiller.

Afin d'assurer la valorisation de notre patrimoine fluvial, les ressources disponibles étaient en 2012 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 déversements 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 ce contexte il importe de mentionner les projets en rapport avec :

- la reconstruction du pont routier de Grevenmacher Wellen.
- la construction d'une station d'épuration régionale, respectivement ses ouvrages de déversement dans la Moselle.
- la régularisation du lieu de transbordement pour produits pétroliers du port de Mertert.
- la mise en place d'un dispositif d'accostage pour bateaux à passagers à Remich.
- la mise en place d'un établissement flottant projeté par la commune de Schengen.

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.

- Face à la demande croissante pour des aménagements sur la voie navigable tels qu'entrepôts, restaurants, bateaux logements etc., plusieurs mesures réglementaires ont dû être initiées pour garantir la protection et une gestion cohérente du domaine public fluvial.
- La mise à niveau de l'inventaire des occupations 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.

- Les travaux répertoriant les possibilités et opportunités de développement des infrastructures d'accostage ont été finalisés sous forme d'un plan d'action comportant des recommandations visant entre autres :
 - la création de nouvelles capacités de stationnement et l'amélioration des infrastructures existantes.
 - la détermination des règles d'équipement harmonisé.
 - l'édiction de modalités cohérentes de gestion et d'utilisation.
- Face aux besoins d'amélioration exprimés par les usagers et les acteurs nautiques, différentes mesures arrêtées dans le plan d'action ont pu être engagées sur le terrain.
 - Modernisation de la signalisation nautique des quais d'accostage permettant une meilleure information de l'utilisateur et une gestion plus efficace des droits d'utilisation.
 - Planification des bornes de distribution d'énergie sur les quais d'accostage publics.
- Comme les infrastructures nautiques n'ont point suivi l'évolution dimensionnelle des bateaux, force a été d'intervenir dans l'intérêt :
 - de la création d'un cadre réglementaire particulier pour la circulation des bateaux de taille importante dans le secteur germano-luxembourgeois de la Moselle et obligés de parcourir le secteur en marche arrière.
 - de la réglementation de l'utilisation du lieu de stationnement de Remich.
 - de l'exécution de contrôles systématiques pour garantir le respect des conditions dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation et de la tranquillité publique.
- 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.

La diversité des activités déployées reflète le dynamisme et la multifonctionnalité de la Moselle navigable.

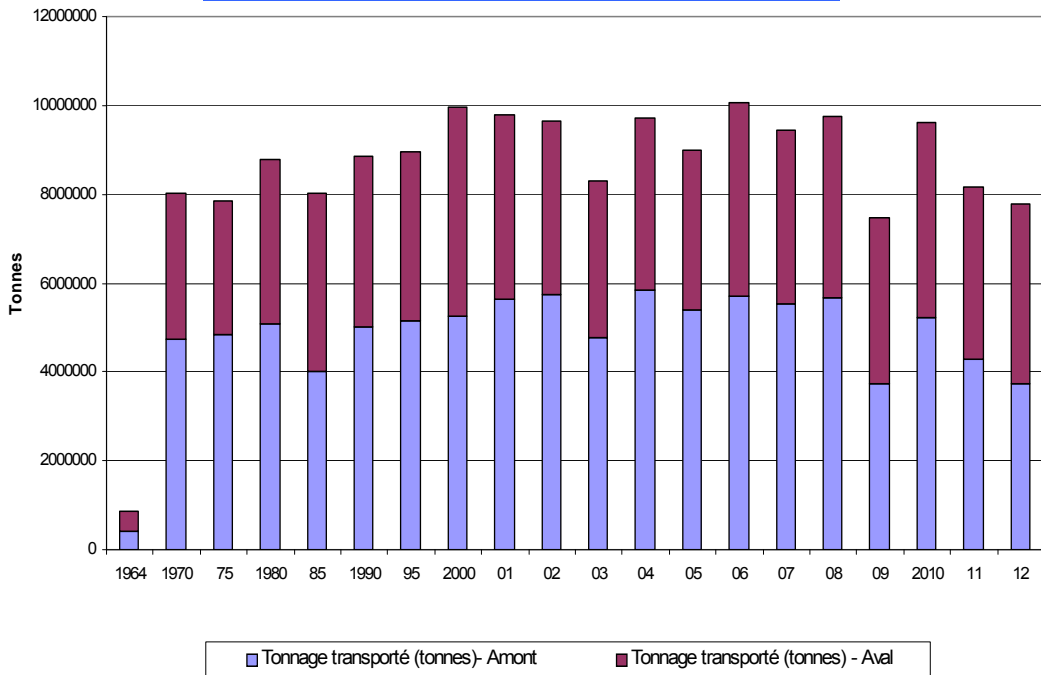
5.3.2. La gestion des barrages et écluses de la Moselle

Comme tout autre secteur d'activité, le trafic mosellan est tributaire de la conjoncture économique générale. Sur le plan du tonnage transporté, le recul s'est confirmé suite à la baisse d'activités de la sidérurgie en Lorraine.

5.3.2.1. Le transport de marchandises

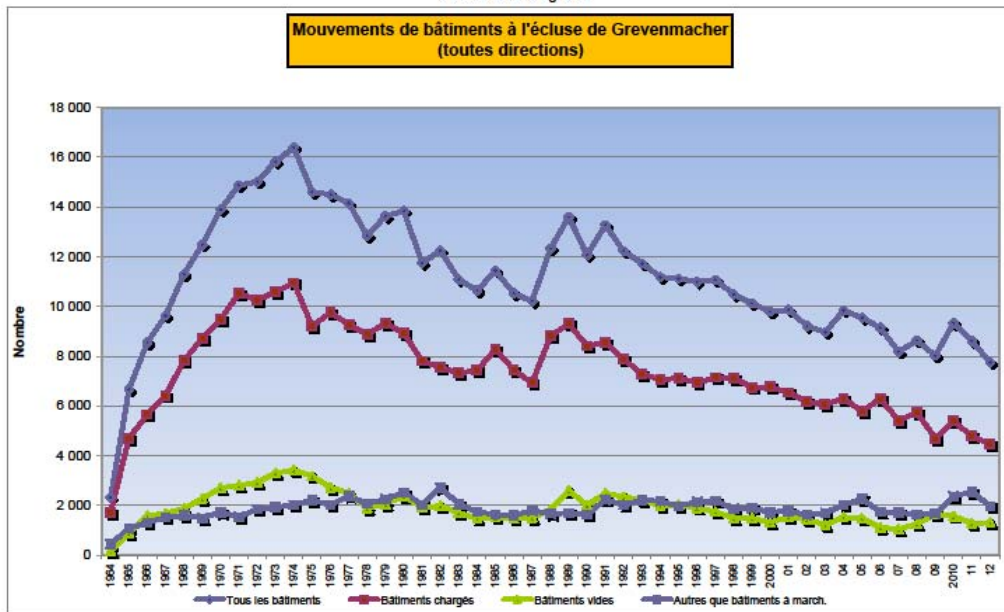
Au cours de l'année 2012 a été recensé un transport de marchandises de 7.774.662 tonnes (vers l'aval 4.024.366 et vers l'amont 3.750.296 tonnes) qui a été réalisé par 4.460 bateaux à marchandises. Le transport de marchandises a régressé de 387.756 tonnes, c.-à-d. 4,75 % par rapport à l'année précédente.

Evolution annuelle du tonnage transporté sur la Moselle entre 1964 et 2012
(amont & aval)
(recensé à l'écluse de Grevenmacher)



Au niveau des principaux secteurs d'activité, les minerais et les ferrailles ainsi que les produits métallurgiques ont diminué considérablement alors que les autres secteurs ont pu se stabiliser. Ces trois catégories constituent invariablement avec les produits agricoles les segments de marchandises les plus importants en termes de volumes et de mouvements de bateaux.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
Département des transports
Service de la Navigation



5.3.2.2. Le transport de personnes et la navigation de plaisance

Le transport de personnes sous forme d'excursions journalières, de tours circulaires, d'excursions événementielles ou de croisières fluviales joue un rôle croissant en termes de mouvements, et partant en matière de perception de péages. Aussi est-il que cette activité est de nature à sensibiliser le grand public au potentiel offert à plusieurs égards par la navigation intérieure.

Pour ce qui est du transport de personnes et de la navigation de plaisance en 2012, les activités se sont maintenues à un haut niveau. En ce qui concerne les mouvements de bateaux, ces activités essentiellement saisonnières ont en 2012 atteint un chiffre de 1.265 pour les seuls mouvements d'unités de plaisance par le grand sas de l'écluse de Grevenmacher. A Grevenmacher ont été enregistrés 432 et à Stadtbredimus 673 de mouvements de bateaux d'excursion journalière et de bateaux à cabines.

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, 622 créneaux horaires ont dû être gérés pour les écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus.

5.3.2.3. L'exploitation et le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

En raison de la technicité des ouvrages, les risques de pannes sont relativement nombreux et variés. En vue de pouvoir garantir la fiabilité et la sécurité de fonctionnement il importe de déployer une vigilance de tout instant et d'organiser les interventions préventives d'une manière optimale.

Comme tout dysfonctionnement au niveau des barrages peut entraîner des répercussions graves non seulement sur la régulation du niveau d'eau mais également sur l'évacuation des eaux lors d'une crue, une certaine priorité a dû être réservée à la maintenance des installations des barrages. A rappeler que les barrages ont des fonctions multiples. Au-delà de la fonction de maintenir des niveaux d'eau permettant la navigation leur exploitation doit favoriser le soutien des étiages et la gestion des crues ou encore la production d'énergie renouvelable.

Afin d'améliorer la résistance des équipements face aux impacts de foudre ont été pris des mesures pour améliorer l'équipotentialité des différentes installations de transmission de la commande de la vanne gauche du barrage de Stadtbredimus.

Reste à noter qu'une panne aux installations d'une écluse se solde en règle générale par un arrêt d'exploitation. Pour minimiser les répercussions sur le trafic de passage, des travaux de réfection importants sont coordonnés au plan international sous forme d'un arrêt annuel d'exploitation des écluses. Lors de cet arrêt qui a eu lieu du 12 au 19 juin 2012, le sas de l'écluse de Stadtbredimus a été également mis à sec pour des fins d'inspection et de réparation.

5.3.2.4. Les plus gros chantiers en 2012

- Les travaux d'assainissement extraordinaires nécessitant une mise hors service de la vanne droite du barrage de Stadtbredimus ont été effectués sous régie allemande entre avril et début octobre 2012;

- Il a été procédé au remplacement du câble d'interconnexion des ouvrages en cuivre par la mise en place d'une liaison par fibre optique tout au long de la Moselle ;
- Les travaux d'assainissement des portes et des organes de manœuvre ainsi que de modernisation des commandes des écluses à nacelles des barrages-écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus ont été finalisés en juin 2012.

5.3.3. La gestion des ressources hydrauliques

5.3.3.1. Les conditions hydrauliques

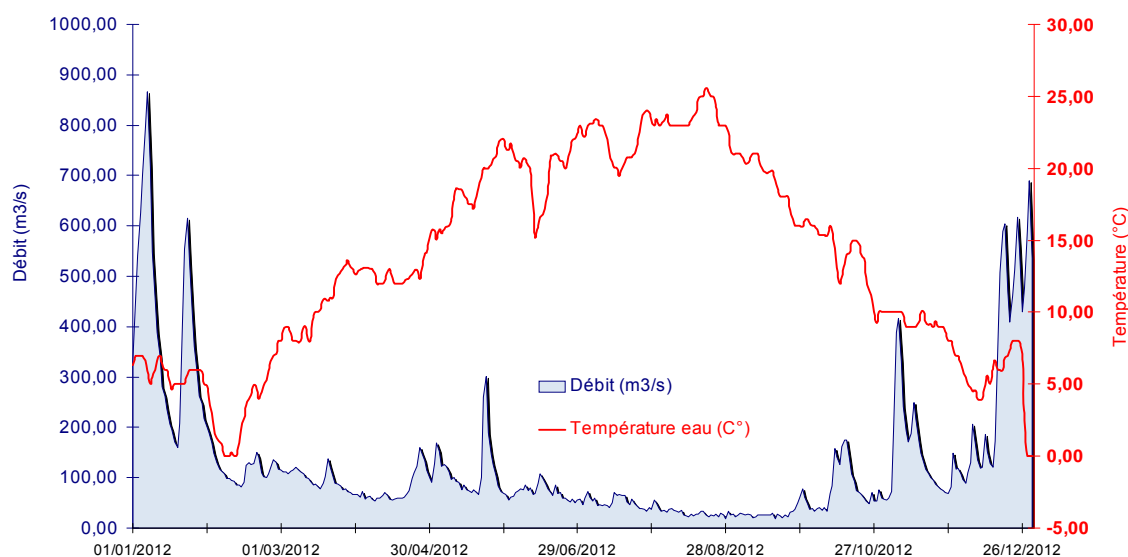
Du point de vue hydraulique, l'année 2012 s'est caractérisée par une période d'étiage prononcée pendant les mois d'août et septembre.

La valeur moyenne journalière la plus basse du débit a été enregistrée le 17 septembre 2012 avec 18,4 m³/sec. La température de l'eau observée à la station de Stadtbredimus au cours du mois d'août 2012 s'est maintenue autour d'une valeur moyenne de 23°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.

Débits et températures de la Moselle en 2012

Valeurs moyennes journalières



Comme on a été confronté à des fortes variations du débit en provenance du bassin amont de la Moselle, des mesures particulières ont dû être prises pour pouvoir garantir la régulation des niveaux d'eau et la sécurité du trafic. Comme ce phénomène affectait les conditions de navigation, des restrictions du tirant d'eau admissible des bateaux ont dû être temporairement décrétées.

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 de lisent pour l'année 2012 et avec référence à l'échelle de Stadtbredimus comme suit:

Activités d'observation et d'analyse lors de la phase d'observation (> 450 cm à l'échelle de référence)	349 heures
Activités de diffusion et d'information lors de la phase de vigilance (> 530 cm à l'échelle de référence)	68 heures
Activités préparatoires et connexes	960 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 a pour objectif d'informer les destinataires de manière multiple et immédiate et de fournir ainsi une information en simultanément à un grand nombre de destinataires.

5.3.3.3. Exploitation et gestion du réseau de surveillance hydrométriques

La connaissance des paramètres limnimétriques et hydrauliques sont indispensables pour pouvoir assurer l'exploitation des barrages, c'est-à-dire pour la régulation des niveaux d'eau et l'évacuation des débits de la Moselle. Ces paramètres fournissent d'autre part les variables permettant d'effectuer l'annonce des crues et des périodes d'étiage dans l'intérêt d'une gestion durable des ressources ou la maîtrise des risques hydrologiques.

L'importance de la fourniture de données hydrologiques fiables exige donc une surveillance constante et une maintenance préventive des équipements devant rester opérable en milieu difficile.

Pour pouvoir atteindre l'objectif de fiabilité ont en 2012 dû être renouvelés les équipements de visualisation du niveau d'eau des stations limnimétriques de Remich et de Wasserbillig, alors que des travaux d'assainissement plus conséquents ont dû être effectués au puits limnimétrique aval du barrage-écluse de Grevenmacher.

Afin d'améliorer l'accès aux paramètres hydrologiques et météorologiques, des travaux ont d'autre part été engagés pour créer une plate-forme centrale d'accès aux données essentielles. Il est prévu que cette plateforme sera opérationnelle début 2013.

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 2012 s'est soldée par 17 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.).
- 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 39 avis à la batellerie.

- Dans un souci de simplification administrative, des propositions d'amélioration ont été initiées au plan international pour alléger la procédure d'autorisation des manifestations sur la voie navigable.
- Face à la problématique de la circulation de motos aquatiques sur la partie germano-luxembourgeoise de la Moselle, les possibilités susceptibles d'apporter une réponse efficace ont été poursuivies au plan bilatéral.
- 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;
- Dans le cadre des mesures visant à améliorer la sécurité des bateaux opérant dans le secteur germano-luxembourgeois de la Moselle des travaux ont été engagées dans l'intérêt:
 - de l'instauration d'une aide étatique favorisant l'équipement du système d'identification automatique (AIS) sur les bateaux
 - de la mise en place d'une infrastructure terrestre AIS.
 - de la modernisation du système de communication MIB MOVES (projet commun germano-luxembourgeois)
- 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, l'analyse du potentiel de maîtrise des situations types d'urgence a été poursuivie.
- 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 a été poursuivi le programme de modernisation et de fiabilisation des équipements.

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.

En tant que prestataire de services, le S.N. se doit aussi de maintenir le dialogue avec les usagers.

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

La gestion quotidienne de la Moselle navigable implique des performances et des compétences multiples spécifiques portant sur des domaines aussi variés que le pilotage hydraulique, la gestion du trafic, la police administrative, préventive et répressive, le suivi des concessions, la maîtrise technologique, l'exploitation des ouvrages de navigation, l'organisation et la planification de projets ou encore les aspects juridiques et financiers.

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 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 réalisés 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 de la nature et de l'ampleur des missions à déléguer.

Il reste finalement à 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

Le dossier « Commodo » relatif à l'exploitation de l'enceinte portuaire a été finalisé par la Société du Port et remis à l'Administration de l'Environnement. L'Administration de l'Environnement a informé le 31 mai 2012 que le dossier est complet et a envoyé le dossier « Commodo » aux autorités concernées afin de présenter leur avis avant le 16 juillet 2012. Par arrêté ministériel du 12 juillet 2012, le Ministre de l'Intérieur et de la Grande Région arrête que la Société du Port est autorisée à exploiter la zone d'activités nationale et régionale « Port de Mertert » et à construire et exploiter un nouveau quai sur le site selon les modalités décrites. Le Ministère de l'Intérieur a accordé le changement de la partie écrite du PAG de la commune de Mertert-Wasserbillig. Il s'agit notamment de la modification ponctuelle du PAG, partie écrite, concernant des fonds au lieu-dit « Port-Mertert », visant à abolir pour des parcelles définies situées dans l'aire portuaire la prescription que les activités des entreprises doivent se faire à l'intérieur des bâtiments, et qui crée la possibilité de réaliser des installations portuaires et de stockage dans les zones d'activité situées dans l'enceinte portuaire. Le dossier « Evaluation des Incidences sur l'Environnement, dit EIE » de la Société du Port de Mertert sert comme dossier de base pour les dossiers Commodo du Sidest (relatif à la construction de la station d'épuration) et Tanklux (relatif à l'extension du dépôt pétrolier). Le 19 mars 2012 l'Administration de l'Environnement a transmis un exemplaire de l'EIE de la Société du Port au Sidest avec la demande d'en tenir compte lors de la finalisation de leur dossier. Par arrêté ministériel du 24 septembre 2012, le Sidest a obtenu de l'Administration de l'Environnement l'autorisation Commodo d'installer et d'exploiter dans l'enceinte du Port de Mertert une station d'épuration. La Société du Port a donné son accord et a formulé les conditions à respecter quant à la construction de la station d'épuration au Sidest le 26 septembre 2012.

Le réaménagement de la route vers Tanklux est en cours. Les conduites se trouvant en-dessous de la piste cyclable le long de la Syre sont en cours d'être renouvelées. Ce chantier est réalisé en commun avec le Sidest et le Sidere. Un forage en-dessous de l'entrée de la darse portuaire a été réalisé afin de raccorder les conduites à la station d'épuration.

L'avant-projet relatif à la renaturation de la Syre, la construction d'une microcentrale hydro-électrique et d'une passe pour poissons ainsi qu'un point tournant pour les bateaux ayant une longueur de 135 mètres a été finalisé.

Le trafic de palplanches et de poutrelles a de nouveau augmenté étant donné qu'Arcelor réalise le trafic vers l'Angleterre via le site portuaire.

Une étude de faisabilité relative à une exploitation du terrain situé le long de la RN10 et à côté du bâtiment du Service de la Navigation a été réalisée.

Le chantier relatif à l'assainissement de l'ancienne usine à gaz ainsi que la réalisation d'un nouveau quai d'accostage sont prévus de débuter en 2013.

Les travaux de réaménagement de la route vers Tanklux ont débuté fin 2012. La réfection de la route traversant le site de Tanklux sera réalisée par la suite. La réalisation des chantiers relatifs à l'assainissement de l'ancienne usine à gaz, la réfection de la route Tanklux ainsi que la construction de la station d'épuration pourront être réalisés simultanément.

5.4.2. Statistiques

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2012, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint 1.092.110 t contre 1.172.564 t en 2011, soit une diminution de 80.454 t ou 6.86 %.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une baisse de 37.618 t pour atteindre 278.115 t.

TRAFIC PORTUAIRE

Le courant export a enregistré au total une augmentation de 59.045 t ou 47,60 % et a atteint 183.086 t en 2012 par rapport à 124.041 t en 2011.

Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une hausse substantielle des produits sidérurgiques de 54.773 t ou 46,09 % pour atteindre 173.608 t.

Les divers avec un tonnage de 9.478 ont également augmentés de 4.272 t ou 82,07 %.

Le courant import a totalisé 535.382 t et marque ainsi une diminution de 124.276 t ou 18,84 %.

Les ferrailles avec un tonnage de 28.185 t ont régressé fortement de 91.917 t ou 76,53 %.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques ont marqué une diminution de 100%.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2012 une baisse de 5.908 t ou 1,35 %, pour ainsi atteindre 433.164 t.

Les matériaux de construction ont augmenté de 6.511 t ou 38,80 % pour se fixer à 23.290 t.

Les produits agricoles ont enregistré une diminution de 2.614 t ou 5,22 % pour atteindre 47.417 t.

Les divers ont régressé de 26.170 t ou 88,72 % pour arriver à 3.326 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2012 un tonnage total de 201.793 t par rapport à 243.115 t en 2011.

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une augmentation de 22.394 t ou 30,62 % pour se fixer à 95.526 t.

Le trafic "terrestre port" a également baissé en 2012 et ceci de 11.714 t ou 9,80 % pour atteindre 107.830 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port " a régressé de 25.904 t ou 13,20 % pour se fixer à 170.285 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 2012, le Département des Transports a compté 372 entreprises de transport international de marchandises par route disposant d'une licence communautaire.

Ces 372 entreprises disposaient au 31 décembre 2012 de 5.370 copies conformes, en comparaison de 5.839 pour 386 entreprises au 31 décembre 2011, ce qui équivaut à une diminution de 8,03 %.

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2012	372	- 14	5.370	- 469	- 8,03 %
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				

Tableau récapitulatif: Transport international de marchandises par route

Le secteur des transports internationaux de voyageurs par route comptait au 31 décembre 2012 502 copies conformes pour 39 entreprises, contre 485 copies conformes pour 39 entreprises au 31 décembre 2011, ce qui équivaut à une augmentation de 3,51 %.

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2012	39	0	502	+ 17	+ 3,51 %
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 2012 le formulaire de demande pré-rempli des informations déjà contenues dans sa banque de données aux entreprises de transports dont la licence communautaire est venue à échéance. 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/2012/index.html> .

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports 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 (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.

En 2012, 35 attestations de conducteurs ont été émises. Au 31 décembre 2012, 45 attestations de conducteurs étaient en circulation.

Répartition par nationalité:

Albanaise	1
Algérienne	1
Américaine	1
Bosnie-Herzégovine	6
Brésilienne	2
Canadienne	1
Cap-Verdienne	3
Congolaise	2
Croate	7
Iraqienne	1
Marocaine	1
Monténégrine	7
Serbe	3
Serbe-et-Monténégrine	5
Turque	2
Ukrainienne	1
Uruguayenne	1

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 4 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 2012, le Luxembourg a organisé deux Échanges multilatéraux 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 2012, 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 2012.

Accords bilatéraux entre le Luxembourg et les Etats tiers:

<i>pays</i>	<i>régime juridique</i>	<i>observations / restrictions</i>
Albanie	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Bélarus	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Bosnie-Herzégovine	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Croatie	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
ERY Macédoine	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Maroc	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral, transit et triangulaire
Moldavie	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral, transit et triangulaire
Monténégro	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit
Russie	soumis à autorisation	autorisations au voyage et autorisations annuelles; valables pour bilatéral, transit et triangulaire
Serbie	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit; certaines autorisations aussi valables pour triangulaire
Turquie	soumis à autorisation	autorisations au voyage; valables pour bilatéral et transit; triangulaire admis pour véhicules luxembourgeois si le pays tiers est la Belgique ou les Pays-Bas
Ukraine	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire

6.5.2. 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 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 2012, aucune autorisation pour transport triangulaire n'a été demandée par les transporteurs luxembourgeois.

Tableau résumant le régime juridique pour les transports triangulaires:

<i>pays</i>	<i>régime juridique</i>	<i>observations / restrictions</i>
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 Circulation Automobile (SNCA) pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

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 entrées en vigueur le 14 mai 2010, et des dispositions du règlement (CE) n° 1073/2006 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, qui sont entrées en vigueur le 4 juin 2010.

L'exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 est faite par le règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

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 2012, le Danemark a 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. Un avant-projet de loi a été élaboré au courant de l'année 2012.

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 54 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 d'un Sommet annuelle à Leipzig en 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 2012, le Sommet a porté sur le thème « *Des Transports sans rupture : développer les connexions* ». Le Luxembourg y était représenté par une délégation.

Monsieur José Viegas a été élu Secrétaire général pour une durée de cinq ans lors de la session ministérielle du Sommet.

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 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 2012, 36.578 autorisations annuelles et 14.412 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 2012 19 autorisations annuelles (9 Euro III et 10 Euro V) ont été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 340 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 2012, aucune commission mixte ne s'est réunie, ce qui s'explique par la politique restrictive adopté dans le domaine des transports routiers depuis 1999 par les gouvernements successifs ainsi qu'un manque de ressources humaines.

7. Administration des enquêtes techniques (AET)

7.1. Contexte général

L'année 2012 s'est principalement caractérisée d'une part par la finalisation de deux rapports d'enquêtes de sécurité, ainsi que la formulation de recommandations de sécurité afin de prévenir des événements similaires et d'autre part par l'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, par un renforcement de l'effectif de l'administration et une participation du personnel à des formations spécifiques dans le domaine des enquêtes de sécurité.

Au niveau européen et international, l'AET a tout au long de l'année rempli sa fonction de représentant national auprès des diverses organisations européennes et internationales chargées de la réglementation et des conventions en matière d'enquêtes de sécurité.

En outre, il y a lieu de noter avec satisfaction qu'aucun événement majeur dans les domaines d'attribution de l'AET ne s'est produit en 2012.

7.2. Contexte fonctionnel

Au cours du mois d'avril, une employée est venue renforcer l'effectif de l'administration et s'est vue attribuer les missions liées au secrétariat général de l'AET. L'effectif de l'administration s'élève ainsi à quatre personnes.

L'ingénieur stagiaire, entrée en fonction en décembre 2011, a pris part au cours de l'année aux différentes formations prévues par la législation en vigueur et a rendu son mémoire de fin de stage en décembre. Sa nomination définitive est attendue pour début 2013.

7.3. Contexte législatif

Dans le cadre du renforcement de l'effectif et conformément à loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, l'administration a édicté le règlement grand-ducal du 31 octobre 2012 déterminant les conditions d'admission, de nomination et d'avancement du personnel des différentes carrières de l'Administration des enquêtes techniques.

En outre, conformément à l'article 3 du Règlement grand-ducal du 7 novembre 2008 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine du chemin de fer, l'AET a élaboré un formulaire de notification d'accident/incident ferroviaire accessible sur le site internet du Département des Transports à partir du 1^{er} janvier 2013.

7.4. Coopération européenne

Une bonne et étroite coopération avec les entités d'enquête européennes est importante, que ce soit dans le domaine de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial ou des chemins de fer. En effet, lors d'une enquête de sécurité, il peut s'avérer primordial d'effectuer des expertises très pointues dans des domaines très variés, afin de déterminer les causes liées directement et indirectement à un événement ayant mis en péril la sécurité de personnes.

7.4.1. Coopération dans le secteur de l'aviation civile

L'article 7 du règlement N° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile prévoit la mise en place d'un « réseau » européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. Ledit réseau, appelé « ENCASIA » (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities), dont le but principal est de renforcer la coopération entre entités d'enquêtes européennes et d'harmoniser les méthodes d'enquête, a été instauré en 2011 et s'est réuni à deux reprises à Bruxelles en 2012.

Dans le cadre de l'ECAC (European Civil Aviation Conference), le groupe d'experts sur les enquêtes d'accidents, appelé ACC, a organisé en 2012 deux réunions (Tel-Aviv et Bucarest) et un « Workshop » (Roskilde) sur le traitement des événements dans l'aviation civile.

7.4.2. Coopération dans le secteur maritime

Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2011 a transposé la Directive européenne 2009/18/EC établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes. Dans son art. 10, les Etats Membres ont l'obligation de mettre en place un cadre permanent de coopération (PCF) entre les organismes d'enquête de sécurité. Les règles de fonctionnement de ce cadre de coopération permanente ont été définies par le règlement d'exécution (UE) N°651/2011. Une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer a été définie par le règlement (UE) N° 1286/2011. Lors de la première réunion du PCF, du 12 au 14 mars 2012, le directeur de l'AET a été élu au poste de vice-président du groupe. Une deuxième réunion s'est tenu du 13 au 14 novembre 2012 afin de mettre en place le programme de travail.

L'agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) a effectué du 6 au 8 novembre 2012 une visite d'évaluation relative à la mise en œuvre par le Luxembourg des dispositions de la directive 2009/18/CE. Le rapport sur cette mission sortira en 2013. .

7.4.3. Coopération dans le secteur des chemins de fer

L'agence européenne ferroviaire (ERA) s'est donnée comme mission d'améliorer l'intégration et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires européens en renforçant la sécurité ferroviaire. Dans cette optique, elle coordonne le réseau des entités nationales d'enquêtes « NIB Network ». A travers différents groupes de travail, les organismes d'enquête ont la

possibilité d'étudier des domaines spécifiques d'actualité. Le réseau (dont fait partie l'AET) s'est réuni à 3 reprises en 2012.

En outre, l'agence a organisé en 2012 pour la première fois des formations relatives aux enquêtes de sécurité, auxquelles a aussi participé l'AET. Il est prévu d'intensifier, selon le besoin, ces formations dans les années à venir.

Un autre groupe, dont le but est de renforcer la coopération, est formé par les entités d'enquêtes de sécurité d'Europe centrale. Il se réunit en règle générale 2 fois par an et les pays-membres sont l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, l'Estonie, la Suisse, la Hongrie, le Luxembourg et des représentants de l'ERA. Pour la première fois, l'AET a organisé en octobre une réunion de travail de ce groupe au Luxembourg.

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 les secteurs concernés 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 ainsi que des chemins de fer.

En 2012, le personnel de l'Administration a suivi, en tout, 13 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 en 2012

7.6.1. Aviation civile

7.6.1.1. Enquête clôturée

Collision Boeing B747-400F avec véhicule de maintenance – 21 janvier 2010

En date du 21 janvier 2010, un avion de type Boeing B747-400F est entré en collision avec un véhicule de maintenance qui se trouvait sur la piste au moment de l'atterrissage. Il y avait du brouillard et la portée visuelle de piste était de 350 mètres. Le toit du véhicule a été endommagé et les dégâts à l'aéronef se sont limités à une roue endommagée qui a dû être remplacée. Personne n'a été blessé lors de cet évènement.

L'enquête de sécurité a été clôturée et le rapport final publié en décembre 2012. Douze recommandations de sécurité ont été émises par l'AET:

LU-AC-2012/001 to ANA: *Establish appropriate supervisory means to ensure the correct application of standard phraseology procedures by ATCO's.*

LU-AC-2012/002 to ANA: *Implement the recommendation by International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 11 Air Traffic Services, paragraph 3.3.3. stating that: 'air traffic control units should be equipped with devices that record background communication and the aural environment at air traffic controller work stations, capable of retaining the information recorded during at least the last twenty-four hours of operation.'*

LU-AC-2012/003 to ANA: Provide the aerodrome control tower with supplementary means of control and surveillance of ground traffic in accordance with the specifications for an A-SMGCS Level 2 implementation.

LU-AC-2012/004 to ANA: All communications associated with the operation of the runway should be conducted on the same frequency as utilized for the take-off and landing of aircraft and all communications associated with the operation of the taxiways should be conducted on a different designated frequency.

LU-AC-2012/005 to ANA: All communications associated with the operation of the runway and the taxiways should be conducted in standard aviation English and in accordance with ICAO language requirements for air-ground radiotelephony communications.

LU-AC-2012/006 to ANA: Amend work procedures for the access to the maneuvering area during LVP:

- to establish the operational need for all access of vehicles and personnel to the maneuvering area;
- to ensure an appropriate co-ordination between ATC and operators on the maneuvering area.

LU-AC-2012/007 to ANA: Review the Safety Management System (SMS) to ensure an effective safety assessment of tasks which may affect the safety of airport operations.

LU-AC-2012/008 to ANA: Provide adequate operational means (manpower & equipment) to ELE department to ensure an appropriate level of operational readiness for aerodrome operations.

LU-AC-2012/009 to ANA: Review MATS to ensure that common practices and local instructions are contained in MATS and that they are not in contradiction with prevailing MATS provisions.

LU-AC-2012/010 to ANA: Establish written instructions in MATS and supervise their operational implementation to ensure the clear and unambiguous marking of a temporarily occupied runway by aerodrome control tower on all active work positions. The information on RWY occupation should also be provided to approach control to enhance operational awareness.

LU-AC-2012/011 to ANA and ELLX Aerodrome Operator: Review the emergency response plan and inform all concerned staff about the criticality of actions to be undertaken in the aftermath of safety occurrences with regard to:

- debris removal;
- staff response for alerting and coordinating with all interested parties;
- staff removal from position when involved in a safety occurrence;
- CISM (Critical Incident Stress Management).

LU-AC-2012/012 to ANA: Implement back-up communication means for ground operators on the maneuvering area in low visibility conditions to maintain two-way communication with aerodrome control tower in case of an R/T equipment failure and establish appropriate procedures to support the operational implementation.

7.6.1.2. Enquêtes en cours

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.

Au vu des dégâts importants à la structure arrière de l'aéronef, l'évènement a été classifié comme accident conformément aux dispositions en vigueur. L'enquête de sécurité ouverte peu après l'évènement est toujours en cours, la publication du rapport final est prévue courant 2013.

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.

L'autorité italienne d'enquête de sécurité a ouvert une enquête, à laquelle l'AET participe en qualité de représentant accrédité de l'Etat d'immatriculation. L'enquête n'est pas encore clôturée.

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 d'approche pour descendre à 10000 pieds. Le pilote a collationné une clairance pour descendre à 5000 pieds. Le collationnement erroné n'a pas été détecté. Pendant la descente, 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'évènement a été classifié comme incident grave par les autorités espagnoles et l'enquête de sécurité est toujours en cours. L'AET y participe en qualité de représentant accrédité de l'Etat d'immatriculation et de l'opérateur. La publication du rapport final est prévue pour le 1er trimestre 2013.

7.6.1.3. Evènements en 2012

Fracture du poignet droit d'un passager âgé de 14 ans lors de l'atterrissage d'une montgolfière dans un champ près de Filsdorf le 18 août 2012

Le vol est parti de Remerschen le soir en destination de Filsdorf et Dalheim avec un nombre limité de passagers afin de tenir compte de la chaleur. Il se trouvait en tout neuf personnes dans la nacelle, y compris le pilote. En fin de vol, en approchant le sol, le vent s'est levé et un premier essai pour atterrir a été interrompu. Lors du second essai, la nacelle a percuté un poteau métallique dans un champ. L'impact a fait basculer un passager qui se tenait aux sangles vers l'avant, provoquant la fracture du poignet droit. La nacelle n'a pas subi de

dégâts. Reste à noter que le pilote a donné un briefing à ses passagers avant le vol, indiquant entre autres la position à prendre lors de l'atterrissage.

Après analyse des données préliminaires, il a été décidé de ne pas ouvrir une enquête de sécurité, estimant que l'évènement en question ne se prêtait pas à émettre de recommandations susceptibles d'améliorer la sécurité.

7.6.2. Transport maritime et fluvial

7.6.2.1. Evènements dans le secteur du transport fluvial en 2012

<i>Navire</i>	<i>Description de l'évènement</i>
RASTA	Au point kilométrique 213,530, en montant et virant sur bâbord, la barge de poussage a heurté le mur de la digue avec la proue et l'a endommagé sur environ 8 mètres.
Inconnu	Importante pollution d'huile a été détectée entre les points kilométriques 237,5 à 238. Les mesures nécessaires ont été prises.
LANY / JOSHUA	Suite à une mauvaise manipulation de manœuvre, le convoi a heurté le pilier gauche du pont de Grevenmacher, endommageant le socle du pilier heurté.

7.6.2.2. Evènements dans le secteur du transport maritime en 2012

<i>Navire</i>	<i>Description de l'évènement</i>
Charles Darwin	Le dragueur ancré en Colombie attendait une équipe de plongeurs d'une société locale afin de nettoyer la coque. Suite à des problèmes de communication entre le capitaine et le superviseur de plongé et ignorant que des plongeurs se trouvaient encore dans l'eau, la pompe à jet récipient était mise en marche pour lever le navire en-dessous (?) de la ligne de flottaison. Un plongeur était aspiré par la pompe et a succombé à ses blessures. Un deuxième plongeur venant au secours s'est blessé grièvement à la jambe.
Marfret Mejean	Le navire cargo se préparait pour un passage d'un port en Algérie à Marseille quand la bielle du cylindre n°2 s'est détachée du piston et a traversé le carter du moteur. Aucun membre de l'équipage n'était blessé. Le navire, ne pouvant plus naviguer, était remorqué à Marseille. Une évaluation des dégâts a déterminé que le moteur était irréparable et le propriétaire a décidé de remorquer le navire en Turquie pour le vendre à la casse.

7.6.3. Chemins de fer

En 2012, il n'y a pas eu d'évènements nécessitant l'ouverture d'une enquête de sécurité dans le domaine des chemins de fer.

Rapport publié en 2012: Accident de travail mortel sur le réseau tertiaire à Differdange – 3 février 2009

Le rapport a été finalisé en début d'année. Les recommandations suivantes ont été formulées :

R1: Veiller à ce que, pour les manœuvres d'accrochage et de décrochage sur le réseau ferré luxembourgeois, y compris sur le réseau dit « tertiaire », la réglementation respectivement les règles de travail et de sécurité soient conformes aux dispositions suivantes :

- avant la pénétration du personnel entre deux véhicules, les rames doivent être à l'arrêt complet et immobilisées, avec les tampons en contact ;
- les véhicules ne peuvent être mis en mouvement qu'après la sortie du personnel.

R2: Veiller à ce que le personnel soit sensibilisé aux règles de travail et de sécurité existantes en matière de manœuvres d'accrochage et de décrochage ainsi que, plus particulièrement, aux dispositions de la recommandation R1.

R3: Veiller à ce qu'en cas de forte inclinaison du boîtier de téléconduite, le délai d'activation du freinage rapide soit paramétré de manière à déclencher un freinage d'urgence le plus rapidement possible après l'inclinaison du boîtier.

Le Groupe CFL a revu et retravaillé son règlement de Service afin d'intégrer au mieux les recommandations formulées dans le rapport final.

La sensibilisation du personnel, formulée dans la recommandation R2, fait partie intégrante des formations initiales et continues des agents de conduite et du personnel de manœuvre. De plus, le personnel est régulièrement sensibilisé aux aspects de sécurité au travail dans le cadre de conférences et d'affiches de sécurité.

En ce qui concerne la recommandation R3, CFL cargo a adopté un délai d'activation de 4 secondes pour toutes les télécommandes en utilisation sur le réseau tertiaire. Il est à noter que le délai, qui peut se situer entre 3 et 5 secondes, est paramétré par le constructeur et ne peut pas être modifié par l'utilisateur.

7.7. Statistiques pour l'année 2012

7.7.1. Aviation civile

CATEGORIE AERONEF	PHASE	TYPE OPERATION	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	TOTAL PAR CATEGORIE
Aérostat	Atterissage	Loisirs	1	--	1
TOTAL PAR CLASSEMENT			1	0	1
					TOTAL

7.7.2. Transport fluvial et maritime

7.7.2.1. Evènements fluviaux

Types d'accidents / incidents	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
2012		2					1		3	0	0	0	0

7.7.2.2. Evènements maritimes

Types d'accidents / incidents	Abordage	Contacts	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouages	Incidents	Homme à la mer	Occupational / professionnel	Near miss / quasi accident	Total	Equipages		Passagers / Autres	
												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
2012	6	5	1				14		29	20	75	0	26	1	1

7.7.3. Chemins de fer

POS.	CATEGORIE	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	TOTAL PAR CATEGORIE
1	Avaries aux installations ou au matériel	--	--	3	3
2	Dérangements aux installations	--	--	--	--
3	Incidents et accidents de manoeuvre	--	--	3	3
4	Incidents et accidents dans la circulation des trains	--	--	4	4
5	Inc. et acc. de véhicules routiers sur les PN et dans les dépendances du service de l'exploitation	--	--	--	--
6	Accidents de travail	--	--	--	--
7	Accidents de personnes (y compris suicides)	--	--	6	6
8	Incendies, explosions	--	--	--	--
9	Délits	--	--	--	--
10	Evènements naturels	--	--	--	--
11	Manifestations, grèves,...	--	--	--	--
12	Autres évènements extraordinaires	--	--	--	--
	TOTAL PAR CLASSEMENT	--	--	16	16
					TOTAL

Aménagement & territoire
Environnement
Transports
Travaux publics

Pour
un développement
durable

www.mddi.public.lu



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département des transports

www.mt.public.lu
www.transports.lu