



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

Département des transports

Rapport d'activité 2013

Avril 2014

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	4
1.1. La formation et l'éducation routières	4
1.2. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg	19
1.3. L'homologations automobile et la certification générale	22
1.4. Les transports exceptionnels	24
1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne	24
1.6. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière	25
2. Chemins de fer	28
2.1. Les initiatives législatives	28
2.2. Les raccordements ferroviaires internationaux	31
2.3. Administration des Chemins de Fer (ACF)	32
2.4. La sécurité dans l'entreprise CFL	36
2.5. La sécurité ferroviaire	37
2.6. La santé et la sécurité au travail	37
2.7. La qualité au sein de l'entreprise des CFL	38
2.8. La sûreté aux CFL	38
2.9. La protection de l'environnement aux CFL	40
2.10. Le transport de fret – CFL cargo	40
2.11. Logistique : CFL Multimodal	41
2.12. Les Ressources Humaines des CFL	42
2.13. Les installations fixes et les équipements	43
2.14. Le matériel roulant	49
2.15. Les transports publics	53
3. Transports publics par route	59
3.1. Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR)	59

3.2.	Late Night Bus	63
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)	64
3.4.	Le Novabus	72
3.5.	Communauté des Transports (CDT)	73
4.	Transports aériens	92
4.1.	Direction des transports aériens	92
4.2.	Direction de l'aviation civile (DAC)	98
4.3.	Administration de la navigation aérienne (ANA)	120
5.	Navigation intérieure	129
5.1.	Activité législative	129
5.2.	Activités internationales	129
5.3.	Service de la navigation	132
5.4.	Port de Mertert	141
6.	Transports routiers	143
6.1.	Licences communautaires	143
6.2.	Emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers	145
6.3.	Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises	146
6.4.	Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route »	146
6.5.	Relations bilatérales	147
6.6.	Activité au niveau communautaire	149
6.7.	Activité au niveau international	151
7.	Administration des enquêtes techniques (AET)	153
7.1.	Contexte général	153
7.2.	Contexte fonctionnel	153
7.3.	Coopération européenne	153
7.4.	Formations	154
7.5.	Evènements dans les divers domaines de transport en 2013	154

8. Affaires générales	161
8.1. Personnel (gestion du personnel, formation continue, accès, horaire mobile)	161
8.2. Budget / Comptabilité / Coordination budgétaire	162
8.3. L'intendance du bâtiment et de l'équipement (accueil, courrier, sécurité, matériel de bureau / imprimés, bibliothèque)	162

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 2013 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.

Etant donné qu'une multitude d'études et analyses européennes démontrent clairement que l'utilisation d'un téléphone et la conduite automobile sont incompatibles la campagne de sensibilisation «*Au volant, laissez sonner !*» a été lancée en mars 2013.

A l'instar des années précédentes, le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures a de nouveau organisé des cours de formation les 20 et 28 avril 2013 avec le slogan «*Fit for your bike?* » pour des titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A (motocycle) ensemble avec le CFC 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.

Au vu du grand nombre de piétons impliqués dans des accidents tragiques un groupe de travail regroupant tous les acteurs actifs en la matière a été constitué sous la tutelle de la Commission de Circulation de l'Etat avec comme mission de renforcer la sécurité des piétons par l'élaboration de recommandations pour l'aménagement et la sécurisation des passages pour piétons. Dans ce contexte, un événement de nuit a été organisé en date du 6 mai 2013 (Semaine mondiale du piéton et Journée européenne de la sécurité routière 2013) au Centre de Formation pour Conducteurs (CFC) à Colmar-Berg afin de simuler des accidents impliquant des piétons (différence entre passage pour piétons éclairés et non éclairés, piétons habillés en noir...).

Le Ministère a également, à l'instar du passé, soutenu la 3^e journée pour jeunes conducteurs au Luxembourg, le «*Young Drivers Day* », organisée en date du 13 juillet 2013 par la Young Drivers a.s.b.l. au CFC. Lors de cette journée les jeunes conducteurs (120 participants) ont la possibilité d'améliorer leurs compétences de conduite et de développer leurs connaissances en matière de sécurité routière. Le pilote rallye Hogo Arellano était présent pour partager ses expériences avec les jeunes conducteurs.

La deuxième campagne de sensibilisation de 2013 était dénommée «*La ceinture, un clic intelligent* ». Elle a débuté le 24 juin 2013. En effet, les analyses des données des accidents de 2012 ont démontré que près de la moitié des victimes tuées sur nos routes ne portaient pas de ceinture de sécurité, tout comme 1 blessé grave sur 6. L'objet de la campagne était donc l'amélioration de la sécurité des usagers de la route par une incitation au port de la ceinture de sécurité. Le message était de réfléchir au danger de mort lié au non-port de la ceinture de sécurité et à la simplicité du geste.

Le Ministère a également, en coopération avec la Sécurité Routière asbl. et la Police Grand-ducale, été présent avec un stand d'exposition lors de la Foire d'automne à la Luxexpo en octobre 2013. Le message du stand, « *Gitt sichtbar! – Soyez visibles!* », visant les usagers vulnérables, reprenait les éléments déjà développés lors de la campagne de sensibilisation au même nom datant de 2010. Cette campagne avait comme but d'encourager les piétons et les cyclistes à se rendre plus visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l'emploi de dispositifs réflécorisés et d'inciter les piétons à marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne.

Finalement, à l'approche des fêtes de fin d'année, et considérant que la conduite sous l'influence d'alcool est, ensemble avec la vitesse excessive, l'une des causes présumée de la plupart des accidents mortels (26%) au Luxembourg, la campagne « *Au volant, alcool = danger* » a été lancée en décembre 2013. Son but était sensibiliser les usagers de la route de ne plus conduire après la consommation d'alcool et de profiter des nombreuses alternatives à la voiture (transports en commun, taxis, Late Night Bus...).

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

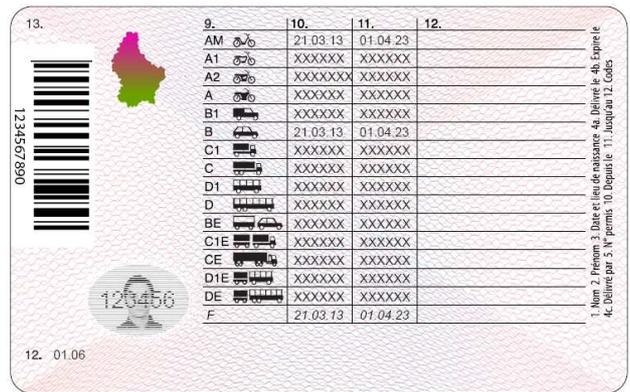
1.1.2.1. Les opérations administratives relevant du permis de conduire

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 2013, le nombre des dossiers traités a été de 57.384, soit une progression de 10,1 % par rapport à l'année précédente (voir annexe I sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html>). La croissance de 10,1 % en 2013 du nombre de dossiers traités provient essentiellement du fait qu'environ 2.500 titulaires de permis de conduire ont demandé l'échange de leur permis de conduire, soit pour faire remplacer leur ancien permis en papier sécurisé contre un nouveau permis sous forme de carte en plastique, soit pour faire changer leur prénom 'germanique' en un prénom 'français'. À défaut de ces demandes extraordinaires, la croissance en 2013 du nombre de dossiers traités n'aurait été que de 5,3 %, ce qui, nonobstant les cas particuliers visés ci-avant, aurait néanmoins constitué un taux de croissance nettement supérieur au taux moyen de la dernière décennie.

Depuis le 19 janvier 2013, la société est responsable pour la production et la délivrance des permis de conduire sous forme de cartes en plastique, dont le modèle est aujourd'hui standardisé dans tous les États membres de l'Espace Economique Européen, conformément à la directive modifiée 2006/126/CE relative au permis de conduire.



1.1.2.2. Les examens théoriques

Comparé à la situation d'avant, où seulement la moitié des candidats réussissaient l'examen dès le premier essai, la situation a substantiellement 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 de façon notable 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, a progressivement régressé depuis 2011, pour se situer en 2013 à 9,6%, faisant diminuer en conséquence également le nombre total des examens théoriques.

Pour plus de détails concernant l'examen théorique, voir annexe II sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html>.

1.1.2.3. Les examens pratiques

L'année 2013 a connu une baisse (de 7,1%) du nombre des examens pratiques par rapport à l'année 2012. Cette régression paraît être une conséquence, d'une part, de la baisse du nombre des examens théoriques ainsi que, d'autre part, de la situation économique moins prospère, suite à laquelle certains candidats paraissent avoir reporté leur apprentissage à plus tard.

En 2013, le nombre des candidats au permis de conduire de la catégorie 'B' a représenté à lui seul 81,9% 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 et 2011, la formation des jeunes conducteurs par le biais de la conduite accompagnée a regagné en intérêt depuis 2011, pour atteindre en 2013 un taux record de 33,6%.

De 2008 à 2011 eu lieu en 2012, où le taux de réussite à cette épreuve est remonté à 55,0 %, pour s'établir à 53,8 % en 2013. Il en est par contre tout autrement pour les candidats-conducteurs ayant opté pour la conduite accompagnée, pour lesquels ce taux a chuté de 75,6 % en 2011 à 59,9 % en 2013. Cette évolution négative semble être un corollaire de la hausse importante du nombre de candidats ayant opté pour la conduite accompagnée (+ 107,2 % entre 2010 et 2013), de sorte qu'il paraît indiqué de se demander si la croissance du nombre de candidats en conduite accompagnée ne risque pas d'engendrer une baisse de la qualité de ce type d'apprentissage?

Les données chiffrées sur l'examen pratique peuvent être consultées à l'annexe III sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/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/2013/index.html> .

1.1.2.5. Les cartes à mémoire pour les tachygraphes digitaux

Depuis leur introduction en septembre 2005, en vertu des exigences afférentes du Règlement (CE) n°2135/98, la société gère la délivrance des cartes à mémoire électronique pour les tachygraphes numériques.

Ces cartes sont nécessaires pour les tachygraphes visés 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 base de données de ces cartes et de leurs titulaires ainsi que la procédure de leur délivrance sont gérées à l'aide du système informatisé spécifique 'LUCIA' (' Luxembourg Card Issuing Application ').

La progression importante depuis 2010 du nombre de cartes délivrées par rapport aux années antérieures s'explique par le fait que depuis lors le renouvellement des cartes échues qui avaient été délivrées les premières en 2005/2006 s'ajoute à la délivrance de nouvelles cartes.

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/2013/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	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Séances	113	106	107	127	122	98	92
Personnes convoquées, dont stagiaires	441 19	400 34	362 15	465 20	481 27	381 26	344 24
Retraits du permis de conduire, dont stagiaires	47 2	52 11	35 4	74 8	75 6	59 7	57 9
Refus de délivrance ou de renouvellement	29	29	28	39	47	38	21
Restrictions du droit de conduire	95	76	63	86	64	48	72
Restitutions intégrales du permis	29	61	54	96	115	112	76
Restitutions partielles du permis	163	96	35	24	40	38	16
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	0	3	1	1	4	4	3
Autres dont examens de contrôle accord demande en obtention	/	/	/	/	/	41	108 62 46

Il résulte du tableau ci-dessus, que les activités de la Commission spéciale au cours de 2013 sont en légère régression par rapport à l'année 2012.

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

A noter le nombre croissant de conducteurs se trouvent à la fois sous le coup d'une interdiction de conduire judiciaire, d'un retrait administratif, voire d'une suspension du droit de conduire.

Les dossiers révélant des problèmes liés à la consommation de stupéfiants et d'alcool augmentent quant à eux de façon continue. D'une manière générale, les dossiers en question 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 317, 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 69 avis pris sur base du dossier, ayant donc eu une incidence favorable sur le permis de conduire des intéressés.

Le service du contentieux gère également des centaines de procès-verbaux dressés par les forces de l'ordre, les tickets retirés des carnets de stage et les infractions signalées par le Procureur Général d'État.

De plus, le service est chargé gestion des permis de conduire limités temporairement ou dans leur usage dans le cadre d'une interdiction de conduire, voire d'une décision administrative.

Enfin, pour être complet, il y a lieu de relever que pour l'année 2013 le Service contentieux a fait procéder à 667 enquêtes administratives. Ces enquêtes ont été diligentées, soit en vue de la prise d'une mesure administrative, soit dans le contexte d'un contrôle afin d'évaluer le comportement des chauffeurs multirécidivistes.

Fidèle à son principe de prévention, le Service contentieux a adressé en 2013 quelques 744 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 2013, 1029 personnes ont été convoquées lors de 172 séances et plus de 6.000 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, l'examineur 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	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de séances	262	278	228	193	172
Nombre de personnes convoquées	1.166	1.147	1.110	1.080	1.029
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	4.473	3.508	3.125	2.956	2.861
Dossiers soumis à la Commission médicale					
Nombre total de dossiers	7.622	6.923	6.053	5.681	6.591
Dont première obtention d'un permis	136	160	175	147	206
Extension de catégorie du permis	49	44	65	52	57
Transcription d'un permis	42	29	53	39	24
Renouvellement d'un permis	2.213	1.684	1.452	1.242	2.164
Dispense du port de la ceinture de sécurité	6	11	9	7	2
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc.)	162	142	332	131	93
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	2.442	2.887	2.819	2.893	3.207
Réexamens périodiques	2.544	1.876	1.106	1.117	807
Restant à traiter (situation au 31.12.)	28	90	42	53	31

Dossiers avisés par la Commission médicale					
Notés pour réexamen périodique	1.833	1.228	909	910	668
Classés	3.570	2.930	2.462	1.935	2.858
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	229	207	160	137	295
dont renonciation volontaire de la part du titulaire	130	95	86	57	128
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	49	36	9	39	25
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	59	77	50	55	88
Restriction quant à l'usage du permis (par ex. trajets particuliers, ...)	1	4	1	2	9
Mainlevées partielles et restitutions, (données disponibles depuis 2006).	50	73	62	82	57

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une progression très nette par rapport à 2012. Le nombre de dossiers relatifs à l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées s'élève à 3.207.

En ce qui concerne le nombre de retraits proposés par la Commission médicale, il y a lieu de relever qu'il faut y inclure les dossiers de personnes souffrant d'éthylisme ou présentant une dépendance vis-à-vis de substances à caractère psychotrope et qui ont été transférés à la Commission médicale par la Commission spéciale, le volet médical prenant le dessus dans les cas de l'espèce.

Sur les dossiers avisés en 2013 par la Commission médicale, 474 arrêtés ministériels ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 57 entraînant une restitution totale ou partielle du 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 2013, 128 personnes ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore en cours de validité. A ce chiffre il y lieu de rajouter +/- 200 personnes qui ont renoncé en cours de procédure au 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 2013 réaffirmer son efficacité et remplir les objectifs fixés : harmonisation du modèle de la carte et reconnaissance mutuelle au niveau de l'Union européenne, favoriser les personnes handicapées dans leur vie quotidienne et faire échec aux demandes non motivées.

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

Les personnes qui ne disposent plus ou pas de permis de conduire sont examinées directement dans les locaux de l'Administration du contrôle médical de la Sécurité sociale. La procédure administrative préalable et la délivrance d'une carte ou son refus sont effectués par le service contentieux.

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

	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de demandes dont	2.524	2.389	2.537	2.671	2.972
Nouvelles demandes	1.418	1.320	1.487	1.488	1.460
En renouvellement	739	743	757	822	897
Duplicata	60	54	54	51	59
Refus	239	206	178	295	446
Convocations au contrôle médical	68	66	61	15	110
Total des cartes «Institutions»	59	62	55	43	39
En circulation au 31.12.	186	225	248	254	266

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 2013, 39 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'écartier 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 », il convient encore de relever que le service a convoqué en 2013 un total de 49 candidats « apprenti-instructeur ». 17 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 14 ont échoué, 5 ont été refusés et 13 personnes ne se sont pas présentées aux épreuves.

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

1.1.6. Agréments ministériels

1.1.6.1. Agréments pour apprentis-instructeurs et instructeurs

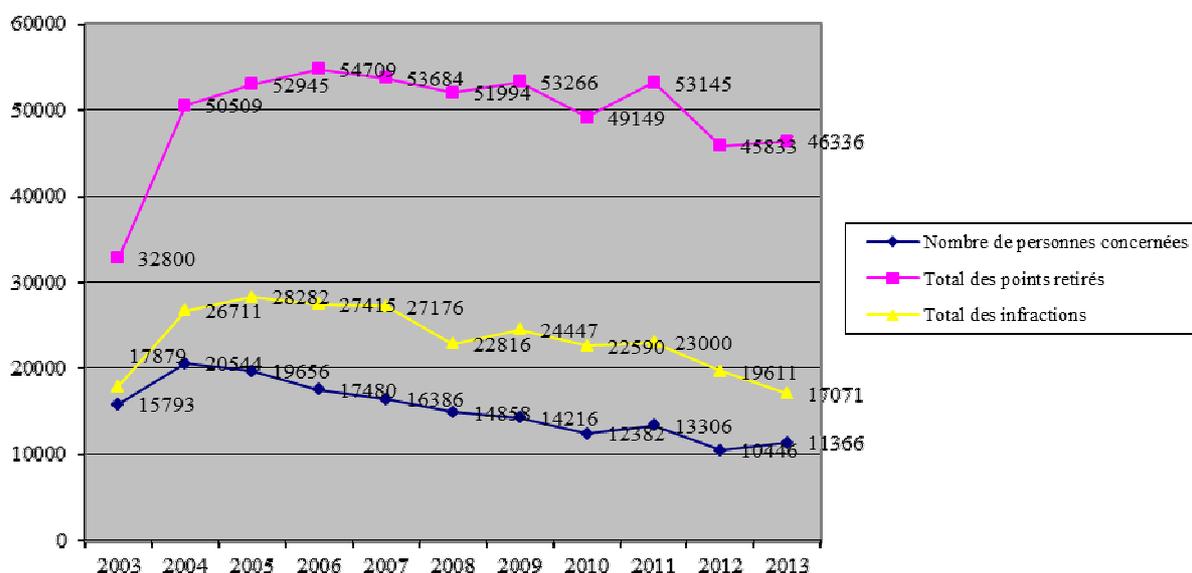
Il incombe encore au service de délivrer et de renouveler les agréments pour les apprentis-instructeurs et les instructeurs. En 2013 ce sont 104 agréments qui ont été délivrés.

1.1.7. « Permis à points »

Le permis à points est entre en vigueur le 1er novembre 2002. Il s'agit d'un instrument relevant du droit administratif fondé sur un retrait pondéré de points en fonction de l'infraction commise et qui conduit à la suspension du droit de conduire en cas d'épuisement intégral du capital initial mis à la disposition de chaque titulaire de permis de conduire.

D'une façon générale, l'année 2013 a été marquée par une baisse des infractions traitées par rapport à 2012, alors que le nombre de points retirés a connu une légère augmentation. En effet, entre le 1er janvier 2013 et le 31 décembre 2013, 46.336 points ont été retirés à 11.366 titulaires d'un permis de conduire (multi-infractionnistes compris). Les chiffres précités incluent les points déduits sur base d'avertissements taxés et/ou de condamnations judiciaires.

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



1.1.7.1. Les avertissements taxés

Au courant de l'année 2013, les forces de l'ordre ont établi 16.645 avertissements taxés (17.071 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 31.781 points.

A noter, une prépondérance des avertissements taxés donnant lieu à une réduction de points pour dépassements de la limitation de la vitesse. Ceux-ci s'élèvent à 21.014 points (66,12 %) du nombre total de points retirés suite à des avertissements taxés.

Pour 2013, 356 points (1,12%) ont été retirés suite à 178 avertissements taxés pour conduite sous l'influence d'alcool (taux d'alcoolémie inférieur à 0,8 g/l).

Actuellement, 45.498² personnes¹, font l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, 20.595² personnes (45,27%)² sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, tandis que 25.271² personnes (55,54%)² sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

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

(2 la différence résulte du double emploi en cas de transcription ou échange d'un permis de conduire, voire changement de résidence de l'étranger vers le Grand-Duché de Luxembourg ou vice versa)

1.1.7.2. Les condamnations judiciaires

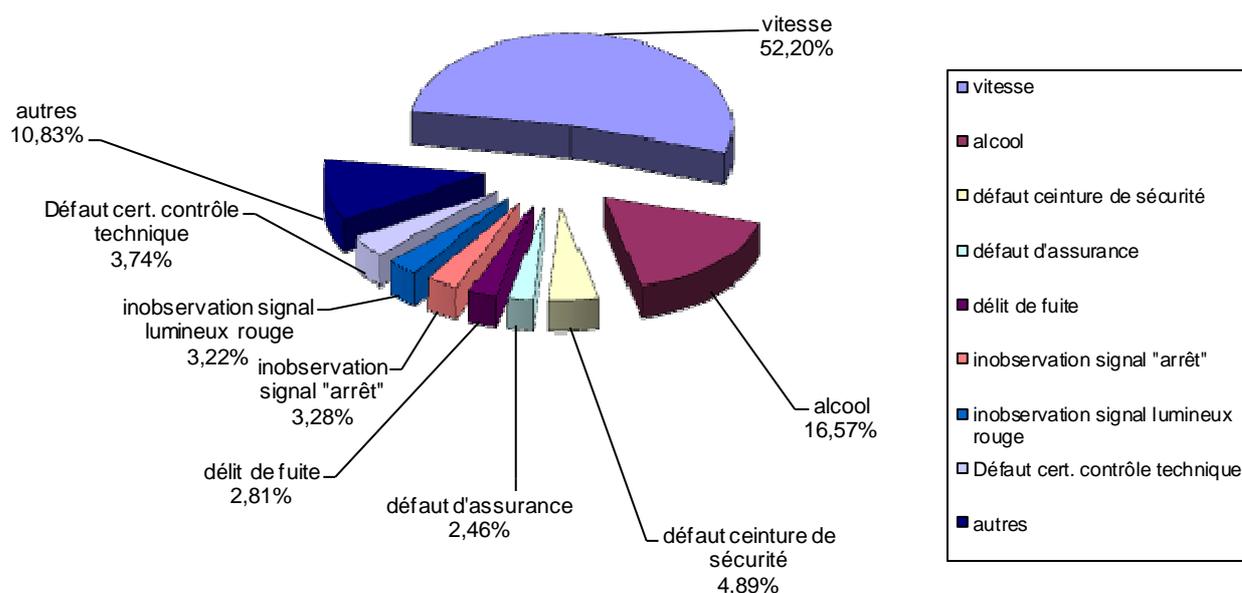
En l'année 2013, les tribunaux luxembourgeois ont prononcé 4.014 condamnations à l'encontre de 2.872 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 14.555 points.

Le détail des infractions se présente comme suit :

- alcool	7.324 points (50,32%)
- vitesse	3.175 points (21,82%)
- défaut d'assurance	1.140 points (7,83%)
- délit de fuite	1.304 points (8,96%)
- autres	1.612 points (11,07%)

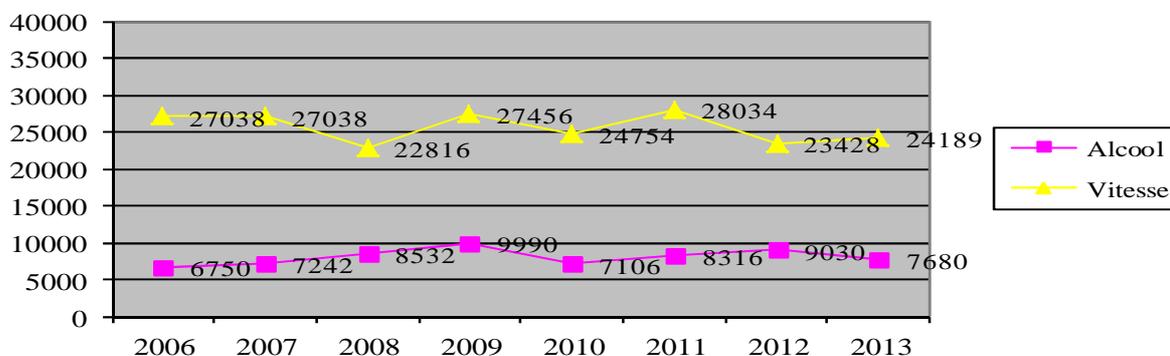
1.1.7.3. Les points (avertissements taxés et jugements confondus)

Du total de 46.336 points qui ont été déduits pendant l'année 2013, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent 24.189 points, soit 52,20%. 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 7.680 points, c'est-à-dire 16,57%. Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 2.268 points, ce qui équivaut à 4,89%. Suivent par ordre décroissant, le défaut d'un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de 1.734 points (3,74%), l'inobservation d'un signal de priorité « arrêt » avec le retrait de 1.520 points (3,28%), ainsi que l'inobservation d'un signal lumineux rouge ayant entraîné le retrait de 1.494 points (3,22%).



L'alcool au volant et la vitesse excessive qui restent de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de 68,77 % des retraits de points opérés en 2013, ce qui se matérialise par 31.869 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

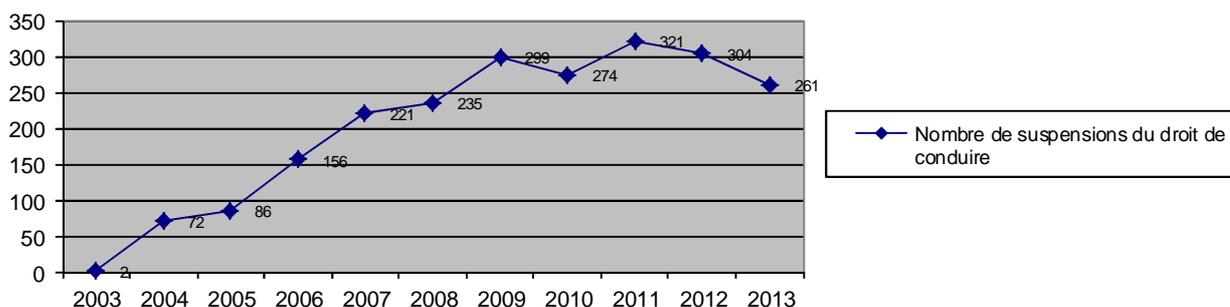
La situation des 166.433 personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 a évolué comme suit au courant des six dernières années :

Situation 31/12/13	Situation 31/12/12	Situation 31/12/11	Situation 31/12/10	Situation 31/12/09	Situation 31/12/08			
Total : 166.433	Total : 155.067	Total : 144.621	Total : 131.315	Total : 118.933	Total : 104.717			
111.229	99.238	85.278	71.906	57.053	42.440	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.)
3.704	3.756	4.305	4.751	5.620	6.917	personnes détiennent	11 points	
33.235	32.820	35.081	34.585	35.586	34.762	personnes détiennent	10 points	
1.361	1.405	1.647	1.891	2.306	2.794	personnes détiennent	9 points	
9.142	9.556	9.615	9.358	9.471	9.356	personnes détiennent	8 points	
685	784	935	1.104	1.331	1.495	personnes détiennent	7 points	
2.440	2.591	2.695	2.704	2.726	2.698	personnes détiennent	6 points	
504	582	679	788	814	810	personnes détiennent	5 points	
2.084	2.188	2.299	2.216	2.135	1.871	personnes détiennent	4 points	
331	396	149	423	415	401	personnes détiennent	3 points	
593	632	596	592	579	476	personnes détiennent	2 points	
147	164	195	16	208	163	personnes détiennent	1 point	
978	955	877	781	689	534	personnes détiennent	0 points	Suspension du droit de conduire pour 12 mois !

En 2013, les suspensions du droit de conduire pour solde de points nul a connu une diminution par rapport à 2012 (304) pour atteindre le nombre de 261. En contrepartie, 238 personnes ont recouvré le droit de conduire à l'échéance des 12 mois de suspension

Les suspensions du droit de conduire ont connu depuis l'année 2004 une progression significative (à l'exception des années 2010 et 2012 et maintenant en l'année 2013 un recul de 43 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 2013 et le 31 décembre 2013, 15.869 titulaires d'un permis de conduire ont vu rétablir leur capital 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 31/12/2013	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	Retrait de points encouru
7.887	8.119	8.590	8.640	9.266	9.834	à 2 reprises
2.537	2.747	3.055	3.245	3.481	3.541	à 3 reprises
1.107	1.172	1.322	1.447	1.567	1.471	à 4 reprises
874	1.042	1.128	1.169	1.128	933	à 5 reprises

1.1.7.6. Les informations en matière de permis à points

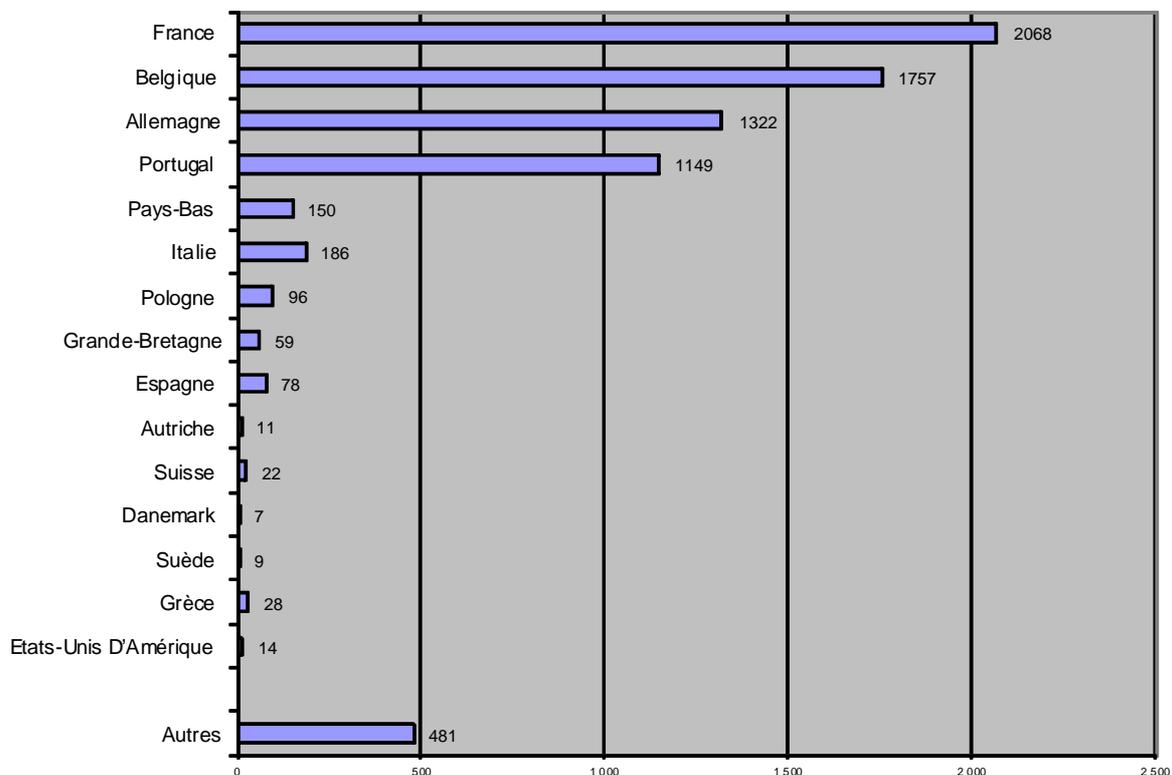
Au courant de l'année 2013, 20.634 courriers recommandés ont été envoyés suite à une réduction de points, dont 5.862 (28,41%) lettres à destination d'adresses étrangères.

En 2013, 15.869 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 2013, 7.437 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 2013, ± 296 personnes se sont inscrites afin de suivre un cours de formation facultatif au CFC à Colmar-Berg, 296 personnes se sont inscrites à la formation obligatoire en vue de se voir restituer le droit de conduire, dont 238 personnes ont achevé les formations.

1.1.7.9. Les retraits de points par tranches d'âge

Au 31 décembre 2013, 166.433 (181.580³ 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
181.580 ³ personnes	19.784	4.995	32.592	46.530	48.047	29.632
	10,89%	2,75%	17,95%	25,63%	26,46%	16,31%

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 98.371 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 37.678 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2013, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

	<u>Nbre de part.</u>	<u>Evo./2012</u>
Catégorie A	545	+ 1.3%
Catégorie B	6106	+ 11.0%
Police	696	- 17.1%
Armée	46	+ 35.3%
Camions et Bus (Armée, Pompiers, Protex)	104	- 20.0%
Permis à points	448	- 1.5%
Formation professionnelle		+ 35.4%
- Formation continue	1101	
- Qualification initiale	372	
Volontaires et sociétés, événements	2000	
Total :	11418	

Parmi les événements les plus marquants de l'année, il y a lieu de mentionner le cours de remise en forme « Fit for your bike » s'adressant aux motards qui fut organisé pour compte du Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDdl) ainsi que le « Young Drivers Day » s'adressant aux jeunes conducteurs, initiative parrainée par le MDdl. S'y ajoute l'« événement de nuit » organisé en date du 6 mai 2013 dans le cadre respectivement de la 2^e semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière et de la 5^e Journée européenne de la sécurité routière, pour attirer l'attention sur la vulnérabilité des piétons ; à cette occasion différentes situations furent simulées pour illustrer les effets bénéfiques d'un éclairage dédié des passages pour piétons ainsi que d'une tenue vestimentaire adaptée aux conditions de visibilité (éléments rétro réfléchissants) sur la sécurité des piétons.

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 2013, 228 candidats ont terminé avec succès leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de bus et d'autocars et 144 leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de camions.

En plus, 638 candidats ont participé à une formation continue pour chauffeurs de bus et d'autocars et 463 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 MDDI et du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle et des Sports, a été présenté en 2013 dans 144 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 26 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 2013, 210 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 2013 pour 238 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 (camions, bus) à Sanem et à Colmar-Berg.

1.2. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

1.2.1. Le contrôle technique

En 2013, outre les contrôles de conformité avant-première immatriculation, 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 380.591 contrôles, dont 325.012 contrôles primaires et 55.579 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 était réduit à 0,63% avant de reprendre de l'ampleur en 2013 en atteignant 6,3 %.

En 2004, le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 régissant le contrôle technique a introduit l'option pour le nouveau propriétaire d'un véhicule d'occasion ayant été immatriculé auparavant au Luxembourg de pouvoir renoncer de façon délibérée au contrôle technique de ce véhicule lorsque celui-ci est transcrit à son nom, à condition que le certificat technique

ayant été délivré au propriétaire antérieur du véhicule ait encore une validité résiduelle d'au moins six semaines. Sur l'ensemble des véhicules d'occasion, toutes catégories de véhicules confondues, achetés au Luxembourg, pour lesquels un dossier de transcription a été présenté en 2013, seuls 28.713 véhicules ont ainsi été soumis à un contrôle technique dans le cadre de leur transcription.

Depuis l'an 2000, le taux de rejet global moyen est resté globalement stable, ayant chaque année affiché une valeur dans une marge de 13 à 15 %. En 2013, le taux de rejet à légèrement dépassé la prédite marge ce qui semble dû au vieillissement du parc automobile en général.

A remarquer en particulier que le taux de rejet pour les véhicules d'occasion vendus au Luxembourg (de l'ordre de 19,1 %) reste toujours inférieur au taux de rejet pour les mêmes véhicules achetés à l'étranger pour ensuite être immatriculés au Luxembourg (de l'ordre de 22,2 %). Ceci confirme la qualité supérieure des véhicules d'occasion disponibles sur le marché national par rapport à ceux offerts sur les marchés de la 'Grande Région', tout en prouvant par ailleurs également l'effet positif de la périodicité plus restrictive des contrôles techniques périodiques au Luxembourg sur la qualité vénale des véhicules qui y ont été mis en circulation pour la première fois.

Après avoir passé de 16,2 % en 2009 à 15,5 % en 2010, le taux de rejet des véhicules soumis au contrôle technique périodique est en régression constante depuis lors pour atteindre 13,8 % en 2013.

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 XIII sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/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 2013, il y a eu 39 contrôles routiers répartis sur pratiquement tout le territoire du pays. Ces contrôles ont porté sur 384 véhicules, dont 89 (soit 23,2 %) ont été conformes aux exigences réglementaires, alors que 151 véhicules (soit 39,3 %) 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 XIV sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html> .

1.2.3. L'immatriculation des véhicules routiers

En 2013, le nombre des opérations relatives à l'immatriculation de véhicules routiers (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est porté à 120.395 opérations, soit une progression par rapport à l'année antérieure de 1,24%.

L'évolution du nombre des opérations d'immatriculation au cours des trois dernières années ainsi que l'évolution pluri-annuelle correspondante sont illustrées à l'annexe XV sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html> .

Trois constats généraux se dégagent:

- (1) comme suite à la crise économique et ses répercussions sur le marché automobile, l'année 2013 a connu une sérieuse régression du nombre des véhicules nouvellement immatriculés, tant de ceux vendus au Luxembourg (- 5,3 %) que de ceux importés de l'étranger (- 10,8 %);
- (2) après le rétrécissement du marché des véhicules d'occasion vendus et immatriculés au Luxembourg entre 2000 et 2008, le renversement de tendance constaté depuis 2009 a continué en 2013, où le marché national des véhicules d'occasion a connu une hausse de 2,8 %;
- (3) suite à l'ouverture transfrontalière progressive du marché automobile, le nombre de véhicules d'occasion achetés en dehors du Luxembourg a encore progressé en 2013 (de 5,5 %), faisant que 26,5 % des véhicules d'occasion (soit plus d'un véhicule sur quatre) ont été achetés à l'étranger en vue de leur immatriculation au Luxembourg.

1.2.4. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

Au 31 décembre 2013, le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg s'élevait à 479.527 unités soit une régression de 3,28 % par rapport à l'année antérieure.

Le dépassement en 2003 du cap de 400.000 véhicules immatriculés au Luxembourg avait été synonyme d'un 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. Si la régression en 2013 (de 3,28 %) du parc national des véhicules routiers immatriculés ne constitue qu'une évolution 'virtuelle' sous l'effet d'une épuration des fichiers afférents au niveau des catégories 'tracteurs agricoles' et 'cyclomoteurs' (pour lesquelles les enregistrements périmés ont été enlevés), la catégorie la plus importante ('voiture') a affiché une progression de 2,1 % par rapport à 2012.

Pour le détail de l'évolution du parc des véhicules routiers, voir l'annexe XV sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html> .

1.3. L'homologations automobile et la certification générale

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

En matière de certification, les activités de la 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 2013, la SNCH comptait un effectif à titre permanent de 23 employés, dont 2 pour compte de la gestion générale, 13 pour compte de l'homologation, 4 pour compte de la certification générale et 4 pour compte des nouvelles activités dans le secteur maritime.

1.3.2. L'homologation

Avec un total environnant les 7.792 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 (voir annexe VI sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html>).

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2013, une large majorité de 58 % ont été des homologations de base, 37 % 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 7.792 titres délivrés en 2013 se sont répartis à raison de 57% sur des constructeurs européens, de 38 % sur des constructeurs d'Asie, de 4,8 % sur des constructeurs américains et de 0,2 % sur des constructeurs de pays divers des continents africains et australiens, voir les annexes VII et VIII sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html>.

En 2013, le nombre des constructeurs clients actifs de la SNCH s'est stabilisé à 731 clients actifs, par rapport à 732 en 2012, 734 en 2011, 689 en 2010, 762 en 2009, 784 en 2008, 750 en 2007 et 716 en 2006, voir l'annexe IX sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html>.

Quant aux perspectives d'avenir du "marché" de l'homologation, une compétition accrue entre les différents services d'homologation nationaux, l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale comme suite notamment aux fusions continues entre les grands constructeurs automobiles et non en dernier lieu l'adhésion de la Communauté

Européenne aux Accords de 1958 et de 1998 de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (UN-ECE) continuent à être des facteurs à la base d'une stagnation générale du marché d'homologation au plan mondial. Au vu de cette situation, il est d'autant plus réjouissant et encourageant de pouvoir noter le maintien des activités d'homologation de la SNCH à un niveau élevé et ce depuis plusieurs années.

Grâce à sa politique visant l'amélioration continue de ses prestations de service ainsi qu'à sa collaboration directe et ainsi très efficace avec ses services techniques (TÜV Rheinland Luxembourg, Luxcontrol et ATEEL), la SNCH réussit d'offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2013, 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 503 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 X sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html>.

Malgré une certaine stagnation observée en 2011 et 2012, le nombre de certifications de systèmes sur base notamment des normes EN ISO 9001:2008 et EN ISO 13485:2012 a constamment progressé depuis le début des années 2000, voir l'annexe XI sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html>.

Dans le domaine de la certification en tant qu'« organisme notifié » (N°499), 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 voir l'annexe XII sous <http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2013/index.html>.

1.3.4. Activités maritimes

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

Le système d'inspection mis en place au courant de l'exercice 2013 a abouti à un total de 183 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".

Finalement la SNCH a procédé en 2013 à l'encadrement du développement de la MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006) qui a été ratifiée et mise en vigueur à partir de 2012.

1.4. Les transports exceptionnels

En 2013 (2012) le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national est resté stable par rapport à 2012. C'est ainsi que quelque 3.425 (3.686) 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 2013 le Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées non moins de +/- 60 (50) avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 230 (211) 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 2013 (les chiffres entre parenthèses sont les chiffres de 2012) :

820 (807) Autorisations de circuler (renouvellements plus nouvelles) pour 2013 ;
150 (120) Autorisations pour des cavalcades et des cortèges pour 2013 ;
62 (63) Autorisations pour des « Coupe Scolaire » pour 2013 ;
72 (58) Autorisations pour des « Plaques Rouges » pour 2013
57 (46) Courses à « Pied » pour 2013 ;
55 (48) Courses « Cyclistes » pour 2013 ;
9 (6) Courses « Triathlon » et « Duathlon » pour 2013 ;
3 (6) Courses « Automobiles » pour 2013 ;
96 (110) Autorisation concernant l'équipement des tracteurs agricoles pour 2013.

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.

Suite à l'orientation générale dégagée lors du Conseil des Ministres des Transports du 20 décembre 2012, les travaux au sein du groupe de travail « Transports terrestres » près du Conseil de l'Union européenne ont été poursuivis et les négociations avec le Parlement européen entamées, avec comme objectif de dégager un accord en trilogue sur l'ensemble du paquet.

En matière de permis de conduire, il y a lieu de relever les directives 2012/36/UE et 2013/47/UE modifiant la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire et qui ont notamment comme objectifs de :

- mettre à jour les codes et les sous-codes énumérés à l'annexe I de la directive 2006/126/CE,
- simplifier les restrictions actuelles applicables à la conduite de véhicules avec changement de vitesse automatique correspondant aux catégories C, CE, D ou DE,
- alléger les conditions d'accès à la conduite des véhicules correspondant aux catégories C1 et C1E du permis de conduire pour les conducteurs n'ayant pas la conduite comme activité principale,
- revoir les exigences relatives aux motocycles d'examen des catégories A1, A2 et A utilisés pour les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements à la lumière des progrès techniques.

Ces directives ont été transposées en droit national par règlement grand-ducal du 3 décembre 2013.

En matière de poids et dimensions des véhicules routiers, il y a lieu de relever l'élaboration de la proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. La proposition de directive vise notamment une réduction de la consommation de carburant, une amélioration du champ de vision des camions, ou encore le contrôle de la surcharge de ces véhicules. Elle sera discutée au cours de 2014 par le groupe de travail « transports terrestres » du Conseil de l'Union européenne.

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

1.6.1. Volet « législation »

A) Dans le contexte de la refonte de l'article 5 de la loi du 14 février 1955, visant entre autres une simplification de la procédure d'approbation des règlements communaux, l'avis du Conseil d'Etat est entretemps intervenu et fait actuellement l'objet d'une analyse approfondie.

B) Les dossiers « tramway » et « électromobilité » ont fait l'objet de travaux au sein du groupe de travail « modifications du Code de la route » en vue de répertorier les adaptations nécessaires des dispositions légales et réglementaires dans le contexte de la réalisation de ces projets.

1.6.2. Volet « réglementaire »

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

A) le règlement grand-ducal du 6 avril 2013 concernant la création et l'usage d'un signe distinctif particulier « Presse ».

B) le règlement grand-ducal du 7 février 2013

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

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

3) modifiant le règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant les voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations

4) abrogeant le règlement grand-ducal du 25 mars 2010 concernant la réglementation de la circulation sur la N11 à Junglinster à l'occasion de la mise en service d'une voie réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun

Ce règlement adapte certaines dispositions concernant les services de transports publics.

C) le règlement grand-ducal du 9 juillet 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution des directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

D) le règlement grand-ducal du 9 juillet 2013 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, qui adapte certaines dispositions concernant les services de secours.

E) le règlement grand-ducal du 26 novembre 2013 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg.

F) le règlement grand-ducal du 3 décembre 2013 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 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs

4) le règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire.

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

Le groupe de travail « *signalisation et aménagement* », en collaboration avec un bureau d'études, a poursuivi l'élaboration d'un avis concernant l'aménagement d'infrastructures sur la voirie étatique hors agglomération. Cet avis a comme objectif de fournir une vue d'ensemble, tant sur l'aménagement que sur les mesures à prévoir en vue d'une sécurisation des infrastructures en question.

L'apaisement du trafic a également été abordé par « *Mein Taschenbuch 2014* », publié en 2013 par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures ensemble avec la Ligue Luxembourgeoise du Coin de Terre et du Foyer.

Un groupe de travail ad hoc, fonctionnant sous la tutelle de la Commission de circulation de l'Etat, a été chargé d'élaborer des recommandations pour l'aménagement et la sécurisation des passages pour piétons. Les travaux étant quasiment terminés au niveau du groupe de travail, la publication de ces lignes directrices est prévue pour le premier semestre 2014.

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

Au cours de l'année 2013, la Commission de circulation de l'Etat a traité quelque 120 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 54 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 18 juillet 2013

1. portant approbation de l'accord dénommé « Abkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier – Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel-West », signé à Luxembourg le 29 octobre 2012;

2. sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire allemand entre Igel et Igel-West.

La loi comporte l'approbation de l'accord, relatif à la contribution par le Grand-Duché de Luxembourg aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West, qui a été signé le 29 octobre 2012 par les ministres allemands et luxembourgeois en charge des Transports.

Cet accord 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, d'encourager les frontaliers allemands à utiliser les transports publics et de mieux relier notre pays au réseau ferré allemand et transeuropéen. Le projet est évalué à quelques 19,6 millions d'euros et le Luxembourg contribuera 8 millions d'euros à ce projet qui sera réalisé en 2014.

La loi autorise également le Gouvernement de participer au financement de la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West.

2.1.2. Loi du 27 août 2013 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

La loi du 27 août 2013 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a approuvé les dépenses relatives au projet d'infrastructure ferroviaire suivant :

« 29° Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange; Phase I: travaux préparatoires.....182.000.000 € »

En vue de la volonté politique de créer un centre logistique de référence au Luxembourg, le projet prévoit l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. Cette plate-forme multimodale est réalisée en trois phases. Même si le projet est envisagé d'être réalisé sur un site stratégique idéal près du croisement des deux autoroutes A3 et A13 et de la gare de triage, le terrain en question doit être préparé dans une première étape.

Les travaux comprennent :

- l'enlèvement et le déplacement d'un volume important de terre ;
- la déviation du ruisseau « Diddeléngerbaach » ;
- le déplacement de deux lignes électriques de la société CREOS S.A. ;
- le renouvellement de la conduite des eaux usées du Syndicat responsable pour la gestion de la station d'épuration de Bettembourg et de la réalisation de toutes activités de recyclage et de gestion écologique (STEP) ;
- le déplacement d'une canalisation du Syndicat des Eaux du Sud (SES) ;
- le déplacement de deux conduites à gaz de la société SUDGAZ S.A. ;
- l'élargissement de la route interne des CFL longeant la gare de triage ;
- la construction d'un pont provisoire constituant la liaison entre la zone de conteneurs aménagée lors de l'installation du chantier et les sites de travaux sur la plate-forme à construire ;
- la création d'une nouvelle route de liaison à aménager au Nord de l'autoroute A13 et l'échangeur Dudelange/Burange, qui sera aussi réaménagé afin d'y améliorer la sécurité, et le chemin repris CR 161 aux abords de l'entrée vers le nouveau centre logistique ;
- la réalisation d'un gate d'entrée équipé de six couloirs ;
- la réalisation d'un gate de contrôle du gabarit et du pesage des camions à quatre pistes qui dispose aussi d'une installation permettant d'effectuer de petites réparations ;
- l'aménagement de deux voies pour l'autoroute ferroviaire destinées à garer des wagons ferroviaires du type dit « Modalohr » permettant le chargement et le déchargement de semi-remorques routiers ;
- l'aménagement de quatre voies destinées à garer des wagons ferroviaires permettant le chargement et le déchargement de conteneurs et
- la construction d'un poste de commande centralisé permettant la commande des installations multimodales.

La deuxième phase non comprise dans la présente loi prévoit la construction d'un bâtiment administratif avec parking.

2.1.3. Règlement grand-ducal du 29 mai 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire

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

Cet inventaire a été établi et fait l'objet d'un règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire. Cet inventaire comporte une liste exhaustive des parcelles cadastrales faisant partie du domaine ferroviaire de l'Etat. Le relevé spécifie pour chaque lot le numéro cadastral, la nature du lot, sa contenance, la mention des droits de propriété comme appartenant à l'Etat (numéro de plan et de mesurage) ainsi que le mode d'exploitation.

Le présent règlement grand-ducal contient une mise à jour des opérations immobilières effectuées jusqu'au 31 décembre 2012.

- 2.1.4. Règlement grand-ducal du 10 septembre 2013 déterminant
a) les conditions d'aménagement et d'exploitation visant l'environnement humain et naturel, telles que la protection de l'air, de l'eau, du sol, de la faune et de la flore, la lutte contre les vibrations, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la prévention et la gestion des déchets ;
b) les conditions d'aménagement et d'exploitation relatives à la sécurité du public et du voisinage en général ainsi qu'à la sécurité et l'hygiène sur le lieu de travail, la salubrité et l'ergonomie ;
concernant le Parking P&R Belval-Usines.

Le projet «Parking P&R Belval-Usines» relève du champ d'application du TITRE III «Projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement» de la loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires.

En mars 2009, le Comité interministériel institué dans le cadre de la loi du 13 mars 2007 précitée avait été saisi par un dossier de demande sur la nécessité d'une évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel pour le projet Parking P&R (phases 1 et 2) Belval-Usines.

Sur base du rapport du Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et sur l'avis du comité interministériel mis en place en vertu de la loi du 13 mars 2007, le Conseil de gouvernement a décidé en sa séance du 8 avril 2009 que le projet ne doit pas faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel.

La loi du 29 mai 2009, remplaçant et abrogeant la loi du 13 mars 2007, précise en son article 18 qu'elle ne s'applique pas aux projets ayant fait l'objet d'une décision du Conseil de gouvernement en application de l'article 13 de la loi du 13 mars 2007.

Conformément à l'article 20 de la loi du 13 mars 2007 un règlement grand-ducal doit déterminer les conditions d'aménagement et d'exploitation pour le parking en question.

- 2.1.5. Règlement grand-ducal du 8 novembre 2013 modifiant le règlement grand-ducal du 16 août 2010 ayant pour objet
a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;
b) de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

Le présent règlement grand-ducal modifie le règlement grand-ducal du 16 août 2010 ayant pour objet de transposer en droit national la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté et de

créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

En effet, ce règlement posait un certain nombre de problèmes lors de son application, comme par exemple l'article 40, qui fixe une visite médicale annuelle, alors que la directive 2007/59/CE spécifiait une visite médicale tous les trois ans. De plus, la formulation de certains articles pouvait porter à confusion.

2.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

2.2.1. SMOT - Développement d'un concept de mobilité transfrontalière avec la Belgique

Afin de pouvoir répondre à l'accroissement des flux transfrontaliers il importe de se doter d'instruments au niveau de la Grande Région.

L'idée maîtresse consiste en effet à faire du « Schéma de mobilité transfrontalière » un outil opérationnel permettant de coordonner l'action des autorités organisatrices, ainsi que celles des acteurs concernés, dans une logique de complémentarité, d'attractivité et de performance. La démarche proposée intègre l'inter-modalité au niveau transfrontalier entre les différents réseaux et modes de transport comme élément fondateur de la structuration de l'offre.

Le protocole d'accord pour l'élaboration d'un schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) a été signé en date du 22 janvier 2013 entre le Luxembourg et la Wallonie.

À travers cet accord a été exprimée la volonté commune d'améliorer la mobilité transfrontalière entre le Luxembourg et la Belgique dans un souci de développement durable et de respect de l'environnement. Les parties s'engagent à ce que ce SMOT soit réalisé dans les plus brefs délais possibles et à le cofinancer chacune à raison de 50%. Le projet consiste en une étude ayant comme but de définir les priorités et suite mesures relatives à l'amélioration de la mobilité transfrontalière.

2.3. Administration des Chemins de Fer (ACF)

2.3.1. Division Interopérabilité et Sécurité

Participation aux 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 organisés par la Commission européenne.

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

Participation à une réunion plénière extraordinaire des autorités nationales de sécurité européennes avec l'Agence ferroviaire européenne au sujet du quatrième paquet ferroviaire.

Participation aux réunions du groupe de travail Transports Terrestres du Conseil de l'Union Européenne dans le cadre des travaux sur le volet technique du quatrième paquet ferroviaire.

Participation aux réunions du groupe de travail en vue de la création du GEIE Rail Freight Corridor II.

Participation à la « ERA Control Command and Railway Communication Conference 2013 » à Lille.

Participation aux réunions des différents groupes de travail (STI Wagons, STI Locomotives et Véhicules Passagers, STI Exploitation et gestion du trafic Reconnaissance mutuelle du Matériel roulant, Document de Références National, DV29bis, Registre National des Véhicules, Registre sur les types de véhicules, Registre de l'Infrastructure, Règles Nationales de Sécurité, Entité en charge de l'entretien, NSA Assessment & Supervision, Freight Focus Group, ERTMS Focus Group, WP Art. 35 of TDD) auprès de l'Agence ferroviaire européenne à Lille et Valenciennes.

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

Participation à six réunions dans le cadre de la reconnaissance mutuelle entre la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Espagne afin d'adapter les règles techniques nationales ainsi que les classifications de reconnaissance mutuelle aux nouvelles stipulations de la réglementation européenne.

Participation aux réunions avec le gestionnaire d'infrastructure luxembourgeois, l'Agence ferroviaire européenne et différentes autorités nationales sur les critères de mise en service des équipements ETCS embarqués.

Participation au groupe de travail du MDDI pour la transposition 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.

Participation aux réunions entre le MDDI et les représentants de la région lorraine sur le déploiement de l'ERTMS à l'horizon 2017.

Participation aux réunions biennuelles avec la Direction des CFL concernant des sujets en relation avec l'attribution des capacités (sillons), l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire.

Participation aux réunions du Groupe Mobilité des Entreprises de Belval.

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.

Participation aux réunions de travail au sujet de l'avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 août 2010 ayant pour objet la certification des conducteurs de train.

Elaboration et finalisation de l'avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 août 2010 ayant pour objet la certification des conducteurs de train.

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

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

Elaboration de documents à l'intention des missions de surveillance de l'ACF (audits, contrôles, inspections).

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

Gestion du registre national des licences de conducteur de train avec confection de 289 licences de conducteur de train.

Maintenance du registre national des véhicules avec au total des enregistrements de 5.222 véhicules dont 4.918 wagons, 16 voitures, 77 engins moteurs (locomotives), 12 engins moteurs (engins de travail) et 199 éléments de trains combinés. Parmi ces véhicules figurent 3 véhicules appartenant à « Site et Monuments Nationaux » dont une locomotives à vapeur et 2 éléments dits Westwaggon.

Reconnaissance d'un médecin et d'un psychologue de travail dans le cadre de la certification des conducteurs de trains.

Gestion des dossiers relatifs aux transitions des équipements contrôle-commande et signalisation (ETCS, MEMOR II+) aux sections frontières du réseau ferré luxembourgeois.

Gestion des dossiers portant sur les équipements contrôle-commande et signalisation embarqués dans des engins moteurs étrangers circulant sur l'infrastructure ferroviaire nationale (locomotives SNCB T13, automotrices SNCB AM96).

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 portant sur la demande d'autorisation de mise en service d'une bourreuse Plasser & Theurer du type 09-475/4S par le gestionnaire d'infrastructure CFL GI.

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 d'une autorisation de mise en service applicable au 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 et établissement d'une autorisation d'immatriculation pour les engins de tête.

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 la demande de ré-immatriculation de la locomotive 3608 sur le réseau ferré luxembourgeois en tant que véhicule historique.

Gestion du dossier portant sur la demande d'immatriculation de l'autorail Z105 sur le réseau ferré luxembourgeois en tant que véhicule historique.

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

Révision et mise en conformité par rapport à la législation européenne et nationale des procédures d'acceptation et d'autorisation de mise en service de véhicules ferroviaires utilisés pour des travaux d'entretien de l'infrastructure ferroviaire nationale.

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

Suivi et gestion des dossiers relatifs aux projets concernant l'infrastructure ferroviaire nationale.

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.

Admission à la circulation d'un lot de 250 wagons plats à bogies du type Sggnss 80', aménagés pour le transport de caisses mobiles, pour le détenteur Express Rail.

Instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification de l'entreprise ferroviaire SNCB Logistics SA et établissement du certificat de sécurité partie B en date du 11.03.2013. Nouveau certificat de sécurité partie B en date du 18.10.2013 (suite à l'établissement d'un nouveau certificat de sécurité partie A en Belgique).

Instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure CFL GI avec établissement de l'agrément en date du 05.05.2013.

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 2013, valable du 09.12.2012 au 14.12.2013, de 1.676 sillons dont 1.269 pour le trafic voyageur et 194 pour le trafic fret. 213 sillons concernaient des parcours à. Ces 1.676 sillons représentaient 366.542 trains prévus de parcourir 9.164.385 km.

Publication de 29 Avis-Horaires concernant 932 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2013.

Etablissement de 751 Avis-Trains concernant 23.997 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5).

Emission de 8.383 avis-trains (court-terme) par le poste 24h/24h concernant 19.172 trains modifiés en dernière minute.

Au total 361.361 trains ont réellement circulé et ont parcouru 9.101.973 km en 2013.

Horaire 2014 établi par la division « Sillons » de l'ACF, commençant le 15.12.2013 et étant valable jusqu'au 12.12.2014. 1.620 sillons ont été attribués dont 1.213 concernant des trains voyageurs, 210 des trains de fret et 197 parcours à vide représentant 358.543 trains prévus de parcourir 8.962.550 km.

Autres activités de la division « Sillons » :

Adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2014 et 2015.

Fixation des tarifs 2014 des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Participation à deux assemblées générales de RailNetEurope (RNE), ainsi qu'à divers groupe de travail et réunions de coordination et d'harmonisation des sillons organisés par RNE.

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

Membre consultatif aux assemblées du Comité de gestion du GEIE corridor RFC2.

Participation aux groupes de travail C-OSS, Corridor Information Document, Possessions for Works, Legal Group, Rail Advisory Group et Terminal Advisory Group du corridor RFC2.

Participation aux réunions SERAC organisées par la Commission européenne.

2.4. La sécurité dans l'entreprise CFL

Le Comité Directeur Sécurité s'est réuni 4 fois en 2013.

Les indicateurs dans le domaine de la sécurité ferroviaire montrent une réduction du nombre des déraillements et de tamponnements dans les activités de manœuvre. Néanmoins en 2013, les CFL ont dû déplorer 3 accidents mortels sur le réseau ferré, causés par la non-advertance des personnes qui ont traversé les voies ; s'y ajoutent 4 suicides de personnes. En effet, les chocs psychologiques suite à ces accidents/suicides de personnes tiers sur le réseau ferré et les agressions physiques ont conduit à une légère augmentation des accidents de travail en 2013 par rapport à 2012.

D'une manière générale, 222 actions d'améliorations dans le domaine de la sécurité sont reprises dans un plan d'action qui est également suivi au Comité Directeur Sécurité. Supplémentairement l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure définissent des actions d'amélioration dans le cadre de leur système de management de la sécurité établi suivant la directive européenne 2004/49/CE.

Le 10 juin 2013 a été organisée la 5^{ème} Journée Sécurité des CFL traitant des thèmes ayant attiré à la sécurité ferroviaire, la sécurité au travail et la santé. Comme les années précédentes, la Journée a été honorée par la présence du Ministre du Ressort. Un tiers des agents/salariés du Groupe a assisté à cet évènement, fait qui consolide la bonne culture de la sécurité des CFL.

Complémentairement, les CFL ont lancé une campagne interne de sensibilisation sécurité s'adressant à l'ensemble des agents/salariés du Groupe. Ainsi, chaque agent/salarié a reçu dans sa fiche salariale un calendrier mensuel visualisant une scène illustrée sous forme caricaturale un danger potentiel d'accident.

Dans le but de sensibiliser les entreprises sous-traitantes, le personnel effectuant des travaux pour les CFL a reçu un calendrier mural avec des mises en scènes dangereuses, réellement vécues pendant des travaux.

Réduire les accidents de trajet du personnel du Groupe CFL reste un défi à relever en continue. Ainsi les CFL se sont ralliés à la campagne de sensibilisation nationale « Trajet sécurisons-le » en publiant mensuellement des informations sur un thème spécifique.

Des audits dans le domaine de la sécurité ferroviaire et sécurité au travail permettent de mesurer le niveau de sécurité réellement vécu par les acteurs du terrain. Ces audits sont réalisés suivant des programmes bien définis par l'entreprise ferroviaire, les filiales et par le gestionnaire d'infrastructure. Supplémentairement, le Service Sécurité du Groupe CFL réalise ensemble avec chaque Service et Filiale un audit sécurité bilatéral, ensuite discuté dans la réunion bilatérale sécurité. Le nombre des réunions bilatérales sécurité entre le Service Sécurité et les Services / Filiales s'élève au nombre de 8 par an. Supplémentairement chaque Service et Filiale réalise ses propres analyses d'incident/accident, audits sécurité et campagnes de sensibilisation spécifiques.

De même, les formations de base et continue dans le domaine de la sécurité sont poursuivies et enregistrées dans des bases de données.

Concernant les formations sécuritaires globales, comme par exemple la formation portant sur la lutte contre l'incendie et l'évacuation, on note qu'en 2013, 247 agents du Groupe CFL

ont été formés à ce sujet. Supplémentairement 257 agents ont été formés sur les thèmes suivants:

- Secourisme
- Auditeur interne
- Conduite en sécurité

Des actions de sensibilisation s'adressant au public, comme le concept « 10 steps to rail cool » ont été poursuivies en 2013.

Ensemble avec la Police Grand-Ducale, la Journée du 7 mai 2013, dédiée à la Sécurité aux Passages à Niveau a connu un grand succès. En effet, le film tourné à l'occasion au passage à niveau PN 80 à Bertrange, expliquant les mesures de sécurité et les dangers existants sur les nœuds croisant la route et le rail, a été diffusé au grand public sur la plus grande chaîne de télévision au Grand-Duché.

2.5. La sécurité ferroviaire

Le programme de suppression des passages à niveau sera poursuivi par les CFL. Le nombre des passages à niveau s'élève actuellement à 137.

L'équipement de contrôle ETCS (European Train Control System) niveau 1 a été poursuivi avec l'objectif d'équiper l'ensemble du réseau ferré national en 2014. Fin décembre 2013, le pourcentage des voies équipées par ETCS était de 94%.

Fin 2013, l'état d'avancement côté équipement du matériel CFL par le système de contrôle ETCS était comme suit :

- 22 rames automotrices type Z2000
- 3 locomotrices série 3000,
- 1 locomotive série 4000,
- 1 voiture pilote « Dosto »
- 1 automotrice série 2100

On note que l'état d'avancement de l'équipement du matériel voyageur reste inchangé par rapport à 2012. Néanmoins, l'ensemble des engins du Gestionnaire d'Infrastructure, nommés « Robel » a été équipé par ETCS.

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.

Suite à une hausse des agressions physiques envers notre personnel et du nombre des personnes qui ont trouvé la mort sur le réseau ferré, les agents/salariés ont subi plus d'accidents de travail en 2013 par rapport à 2012, ce qui se traduit par une légère hausse.

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

A l'instar des années précédentes, le défi permanent des CFL, allant à offrir un transport public confortable et attrayant, continue à jouer un rôle primordial. La rénovation et la modernisation permanente des quais et des arrêts sont toujours en voie d'achèvement. L'installation de distributeurs automatiques de billets dans l'entité des gares et aux arrêts des CFL permet aux usagers des trains à se procurer aisément leur titre de transport. L'information des voyageurs dans les trains a de même été améliorée de façon à ce que la clientèle se voit instantanément informée sur les causes de tout arrêt non prévu des trains. La mise en place du système de gestion du trafic « Aramis » permet aux utilisateurs des applications mobiles et internet à retrouver facilement la position réelle de chaque train.

Le taux de ponctualité, déterminé en fonction du retard des trains de voyageurs (taux limite de 5 minutes), est toujours légèrement en hausse et compte 95% pour les retards en service national et 87% pour les retards en service transfrontalier et international.

Quant à la qualité et le confort offerts aux personnes à mobilité réduite, relevons la mise en place de lignes de guidage tactile au parvis de la Gare de Luxembourg, action constituant un élément important en vue de favoriser le voyage sans barrières des personnes à déficience visuelle. D'autre part, pour favoriser les personnes à mobilité réduite, le nouveau concept pour gérer l'accessibilité des arrêts et des gares prévoit le remplacement futur des rampes à pas d'âne (rampes « Aldringen ») par des plans inclinés d'une pente maximale de 12%. Il va de soi que les projets de la mise en place d'ascenseurs supplémentaires, de doubles main-courantes et de rigoles pour vélos resteront en vigueur.

Reste à souligner que les CFL, représentés entre autres par la Direction des Activités Voyageurs et la Direction Gestion Infrastructure, ont visiblement poursuivi leurs efforts à améliorer la qualité offerte aux fins de répondre aux exigences des indicateurs qualité imposés dans le cadre du contrat du Service public.

2.8. La sûreté aux CFL

Depuis 2003, les incidents sûreté constatés dans les trains et les gares, soient les agressions verbales et physiques, les comportements inconvenants, les actes de vandalisme et les délits, sont enregistrés dans une base de données. Au cours de l'exercice 2013 cette base de données a été perfectionnée.

En 2013, le nombre total des l'incidents sûreté a sensiblement diminué par rapport à l'exercice 2012. Toutefois les CFL enregistraient une réduction globale des agressions commises (agents CFL et voyageurs: -11%) une augmentation manifeste du phénomène des agressions physiques par rapport à l'exercice 2012 (+33 %), résultat équivalant aux résultats de l'exercice 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, a de même sensiblement augmenté par rapport à l'année précédente.

La modération du chiffre global en incidents sûreté est la reconduction des réactions maintenues par les CFL, soient la présence plus accrue des agents de l'équipe sûreté et des responsables d'équipes du personnel d'accompagnement des trains.

Malheureusement toutes les démarches réalisées, y compris 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) n'avaient pas pour effet la stabilisation ou la diminution des agressions physiques vis-à-vis de certaines catégories de personnel CFL en contact avec la clientèle.

A l'instar des événements vécus par les forces de l'ordre, nous remarquons que, globalement le phénomène de l'expression de l'agressivité semble être devenu prédominant dans la société actuelle.

Au courant de l'exercice 2013 les CFL ont accentué la mise en place de la vidéosurveillance dans les gares et aux haltes ferroviaires, ce en application du plan d'aménagement y relatif retenu et validé par le Comité de Pilotage sûreté.

Au courant de l'exercice 2013, le suivi des perspectives et la mise à jour des actions du plan d'actions sûreté ont été réalisés par le Comité de Pilotage Sûreté, lequel a siégé 2 fois en 2013.

Les entrevues régulières avec la Police Grand-Ducale (3 réunions en 2013) et avec la société de gardiennage agissant en complémentarité pour compte des CFL (3 réunions en 2013) se sont poursuivies au courant de l'exercice 2013.

Le groupe de travail «Toxicomanie et sans-abri» avait retenu en 2011, la proposition des CFL allant à mettre en place un pôle sociétal dénommé «Para-Chute», soit un point d'accueil pour les personnes dites «errantes» afin de les orienter vers des structures proposant de l'aide.

Tel déjà retenu en 2011, le «Para-Chute» se verra exploité en partenariat avec la Ville de Luxembourg (Service «Streetwork»).

Suite à la participation à un séminaire/concours avec «1,2,3 Go Social», les CFL ont retenu une collaboration future avec la «Fondation Grand-Ducale», prête à intervenir en cas de besoin lors de l'exploitation du «Para-Chute». En même temps, un sponsor a été enregistré pour le financement, dans le pôle sociétal, des boissons chaudes (cafés, chocolats et autres) à distribuer aux personnes demanderesses.

Depuis fin 2010, un référent social nommé des CFL s'échange régulièrement avec les «Streetworkers» de la Ville de Luxembourg tout en suivant annuellement un programme de formation professionnelle dans les domaines solidaire et sociétal.

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 dès le début les entreprises ferroviaires de la France, de l'Italie, de la Belgique, du Luxembourg, de la Pologne et de l'Espagne. Au courant de l'exercice 2012 sept réseaux ferroviaires complémentaires ont déclaré leur intérêt à adhérer à la charte.

En 2013 le groupe de travail élargi a siégé à 2 reprises.

A citer comme actions régulières dans le domaine de la solidarité les expositions photographiques annuelles en gare de Luxembourg. En 2013 les CFL ont réalisé, ensemble avec la «Fondation Thierry VanWerke», une exposition solidaire (présentation de photos thématiques et diffusion d'enregistrements réalisés en collaboration avec une chaîne de radio luxembourgeoise).

2.9. La protection de l'environnement aux CFL

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. La réalisation d'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, comme le site de 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 2014 seront publiées les cartes actualisées stratégiques du bruit des grands axes ferroviaires avec plus de trente mille passages de trains par an. Le plan d'action national de lutte contre le bruit sera adapté en conséquence.

Finalement dans le cadre des projets suivants sont prises en compte 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 :

- construction du nouveau viaduc de dédoublement Pulvermuehle
- 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)

2.10. Le transport de fret – CFL cargo

En sept années, CFL cargo a su s'imposer en tant que global player sur un marché ferroviaire libéralisé et peu standardisé, les clés de son succès étant la diversification et la collaboration. En 2013, la société a poursuivi sa stratégie de réduction de coûts, d'augmentation du chiffre d'affaires et de renforcement du positionnement sur le marché.

Le Luxembourg, dû à sa taille réduite, ne peut pas constituer en soi un marché bénéficiaire pour une entreprise de fret ferroviaire. CFL cargo s'est donc, dès sa création, orientée au-delà des frontières. Aujourd'hui, l'entreprise, ensemble avec ses filiales CFL cargo Deutschland, CFL cargo Danmark, CFL cargo Sverige, CFL cargo France et les Ateliers de Pétange couvre une zone d'action d'Anvers à Istanbul et de Stockholm à Perpignan.

La diversification des clients et du matériel transporté en est la conséquence logique. Elle s'est poursuivie en 2013 malgré le fait que le tonnage total du trafic fret est resté essentiellement au même niveau. A l'exception des activités au triage de Bettembourg, la diminution des trafics constatée en 2012 a entre-temps pu être compensée. CFL cargo a continué l'optimisation de son parc roulant afin d'offrir une solution adaptée aux besoins du marché, ceci en répondant aux normes et aux exigences en matière de sécurité, de qualité et de respect de l'environnement. La société a la triple certification et se soumet à un audit annuel par un organisme de certification agréé afin de pouvoir maintenir ses certificats en cours de validité.

Dès sa création CFL cargo a misé sur les produits de niche. De par son historique, l'entreprise possède une expertise étendue dans le domaine des transports de marchandises hors gabarit. Le transport XXL le plus récent et nouveau record pour CFL

cargo a eu lieu en mars 2013: 14 poutrelles jumbo de plus de 60 mètres ont été transportées sur 21 wagons spéciaux.

Au niveau national, CFL cargo collabore étroitement avec l'entreprise sœur CFL Multimodal. L'offre combinée des 2 entreprises couvre l'intégralité de la chaîne logistique. Dans l'objectif d'étoffer leur portefeuille, les deux entités sœurs ont procédé en 2013 au rapprochement de différents services, permettant ainsi une réorganisation et réaffectation de plusieurs postes. Le nombre de salariés de CFL cargo est resté stable avec 383 personnes et la société a permis à son personnel de participer à plus de 35.000 heures de formation. Grâce à ces formations, les compétences et la polyvalence des collaborateurs ont pu être développées.

Au niveau du transport en wagons isolés et à l'international, la collaboration au sein de XRAIL est à relever. L'objectif de cette alliance de production, qui relie 7 entreprises ferroviaires européennes, dont CFL cargo, est d'augmenter la compétitivité du fret ferroviaire. Afin d'atteindre ce but, les membres de XRAIL sont en train de mettre en place un système de réservation central qui devra être opérationnel sous peu.

De même, CFL cargo a participé en 2013 à plusieurs foires internationales et visites d'Etat, dont en Turquie. Depuis 2012, l'entreprise est en charge de la traction du train Bettembourg-Trieste. Celui-ci relie 3 fois par semaine le monde occidental avec l'orient et peut être cité comme franc exemple de réussite de collaboration internationale.

La fin de l'année 2013 était marquée pour CFL cargo par l'annonce du départ en retraite de son CEO, en tête de l'entreprise depuis sa création. Misan sur la continuité, les administrateurs ont désigné comme successeur un collaborateur fort d'une expérience ferroviaire, issu des propres rangs.

2.11. Logistique : CFL Multimodal

L'année 2013 fût une année de consolidation pour CFL Multimodal. En tant qu'opérateur de logistique au Luxembourg, le groupe a poursuivi son objectif de maîtrise des coûts tout en offrant un service à valeur ajoutée à ses clients.

Le groupe CFL Multimodal comporte actuellement 5 entités :

- Les Terminaux Intermodaux Bettembourg – TIB S.A., exploitant de l'autoroute ferroviaire et opérateur du terminal
- Le Centre Logistique Bettembourg – CLB S.A., spécialisé dans l'entreposage, le commissionnage et la distribution
- CFL Lentz Multimodal – Lentz MM S.A., le cadet du groupe et opérateur de transport route, de messagerie ainsi que d'agence en douane
- Van Eecke et Govers – VEG S.A., situé au port d'Anvers et offrant des services portuaires, douaniers, maritimes et ferroviaires
- Eco Logistics Operator – ELO S.A., opérateur de transport combiné

En collaboration avec l'entreprise sœur CFL cargo S.A., CFL Multimodal couvre l'intégralité des prestations de la chaîne logistique et est capable de proposer des solutions sur mesure à ses interlocuteurs. Afin d'améliorer le service aux clients et de renforcer leur positionnement sur le marché international, les deux entités ont procédé au rapprochement de certains services, permettant ainsi de gagner des synergies et d'améliorer la performance globale de l'activité fret. L'effectif de CFL Multimodal s'élève à 355 personnes en décembre 2013.

En même temps, CFL Multimodal a réduit le nombre de sites d'entreposage de 7 à 6, sans pour autant réduire la surface qui est restée stable à 40.000 m², permettant ainsi une réduction non-négligeable des coûts. Au niveau des capacités du terminal à Bettembourg, celui-ci s'approche de son seuil de saturation avec 121.000 manutentions, de même que l'autoroute ferroviaire avec 44.000 semi-remorques traitées en 2013.

L'entreprise soutient la stratégie nationale de développement du secteur logistique favorisant la création d'emplois et la diversification de l'économie. Ainsi, en juillet 2013, elle s'est félicitée du vote unanime à la Chambre des Députés du projet de loi portant sur le financement du nouveau terminal intermodal situé au sein de l'Eurohub Sud. Prévu d'être opérationnel à partir de fin 2015 et s'étalant sur une surface de 32 ha, ce terminal, ensemble avec un entrepôt central propre à CFL Multimodal, permettra de regrouper toutes les activités du groupe sur un seul endroit.

En 2013, l'entreprise a renforcé son implication dans le Cluster for Logistics tout comme dans le Cluster maritime et a participé à plusieurs foires internationales ainsi que différentes visites d'Etat, notamment en Turquie. Depuis plusieurs années déjà, CFL Multimodal entretient des liens privilégiés avec ce pays, ce qui s'est traduit par la mise en place du train Bettembourg-Trieste en 2012. Initialement prévu avec une fréquence de 2 fois par semaine, il a été augmenté dès janvier 2013 à une fréquence de 3, une 2^e augmentation étant en cours d'étude.

La qualité des services et la sécurité jouent un rôle primordial pour le groupe et ses ambitions s'intègrent pleinement dans une approche de développement durable et de responsabilité sociale de l'entreprise. La politique de sécurité et santé s'adresse à tous les intervenants de l'entreprise, du personnel aux fournisseurs jusqu'aux visiteurs occasionnels. CFL Multimodal est certifiée ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 et AEO et se soumet à des audits annuels afin de maintenir la validité des certificats.

Au niveau interne, l'année 2013 fût marquée par un recentrage des moyens. Ainsi, différents outils informatiques ont été étudiés et sont en cours d'implémentation, permettant une gestion plus ciblée du personnel et des activités du groupe ; l'objectif étant une amélioration de la qualité des services prestés et de la compétitivité de l'entreprise. Finalement, l'équipe RH a été récompensée en novembre 2013 pour son travail exemplaire avec le prix du « HR Team of the Year », décerné annuellement par HR One.

2.12. Les Ressources Humaines des CFL

2.12.1. Le personnel actif

Au cours de l'exercice 2013, la société mère des CFL a embauché 206 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 230 agents.

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 180, dont 14 congés parentaux et congés sans traitement et cinq transferts à une de nos filiales, l'effectif sur place a connu une augmentation de 50 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 3.022 unités Equivalent Temps Plein (ETP), tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2013 s'est élevé à 3.092 personnes correspondant à 3.040 ETP pour la maison mère.

Pour le Groupe CFL, l'effectif total s'élève à 4.042 ETP au 31 décembre 2013.

2.12.2. Personnel retraité

En date du 31 décembre 2013, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3.635.

2.13. Les installations fixes et les équipements

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

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

Un certain nombre de travaux de finition (clôture, plantations, stabilisation de talus et de remblais prévus en-dehors de l'emprise ferroviaire) sont en cours de réalisation.

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.

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

Les travaux du présent projet seront terminés dans leur globalité en 2015.

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

Les travaux de réaménagement des installations fixes dédiées aux voyageurs de la gare sont en majeure partie achevés. Subsistent uniquement certains travaux de correction et d'adaptation ainsi que des menus travaux de finition et d'équipement.

Suite à différents problèmes rencontrés avec des sous-traitants lors de la construction de la nouvelle consigne à bagages au sud du quai I, la mise en service de celle-ci est actuellement prévue pour fin avril 2014.

2.13.3. Construction d'un nouveau viaduc Pulvermühle

La voie 121, à la sortie du tunnel, était temporairement hors service de fin août à fin octobre 2013 pour permettre la démolition et la reconstruction de la culée côté Ouest du nouvel ouvrage tunnel. Les voiles du nouvel ouvrage longeant les nouvelles voies à poser dans le prolongement de la troisième voie existante sont en cours de réalisation.

Concernant l'ouvrage perré, la réalisation des opérations d'injection (primaires, secondaires et tertiaires) en pied de perré sont terminées. La mise en place du rideau de pieux métalliques en pied de perré (300 pièces) s'est échelonnée jusqu'à fin 2013.

Le blindage en tête du perré, réalisé suivant la méthode de 'fouille blindée' est terminé en ce qui concerne la phase 1 entre les PK 1,020 et 1,300. La partie du blindage phase 2 au droit de la future pile-culée à construire dans le quart de cône du perré a été entamée à l'arrière du blindage phase 1. Les terrassements devant la paroi moulée sont en cours et les travaux d'injection derrière la paroi moulée et de mise en place des ancrages se poursuivent.

Les travaux de réalisation des micropieux de la phase 2 soutenant la dalle du nouvel ouvrage sur perré entre les points kilométriques 1,300 et 1,400 ont été entamés.

Concernant l'ouvrage viaduc, la construction de la pile-culée située au droit du quart de cône du perré va démarrer au printemps 2014. La construction de la rampe d'accès à cette zone de travaux vient de démarrer en septembre 2013. Les éléments des phases 1 à 6 de la charpente métallique du tablier ont été assemblés sur chantier dans le hall APSL (Assemblage, Peinture, Soudage, Lançage) et cinq phases de lancement ont déjà été réalisées. La première opération de lancement en dehors de l'atelier a eu lieu le 27 mars 2013 en présence de Monsieur le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures.

2.13.4. P&R à Belval-Université

Le P&R Belval-Université a été mis en service le 15 septembre 2013 et inauguré officiellement en date du 1er octobre 2013.

La plateforme intermodale autour de la Gare Belval-Université est ainsi complètement opérationnelle.

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

Les études d'exécution relatives aux travaux de génie civil sont en pleine production. Les études caténares et de signalisation sont également en cours.

Les travaux de plateforme et de sécurisation des perrés sont largement entamés sur site.

Sont également poursuivis les travaux de préparation de plateforme, de réalisation du système d'évacuation des eaux, de confection des fondations pour poteaux caténares, de sécurisation des parois rocheuses, de construction de murs de soutènement aux points kilométriques 2,500 et 3,900, ainsi que des travaux de dépollution sur l'ancien site d'exploitation ALCA à Cents.

Les travaux de reconstruction du passage supérieur de la RN 2 (route reliant le Val de Hamm à Irrgarten) ont débuté en juin 2013 par la construction des fondations profondes de la culée côté Est.

Les études d'exécution des divers ouvrages d'art et arrêts sont en cours de finalisation.

Le dossier de soumission des travaux de reconstruction de l'ouvrage d'art supportant le CR 234 et enjambant la ligne ferrée au point kilométrique 7,050 et du nouvel arrêt de

Sandweiler-Contern est en cours d'approbation interne. La soumission va être lancée en janvier 2014 et la mise en soumission des travaux de reconstruction de l'arrêt de Cents-Hamm est prévue pour février 2014.

Les négociations avec les propriétaires des emprises nécessaires pour le projet avancent très bien et la majeure partie des compromis a déjà été signée. Certaines études (études acoustiques, études de flux) sont menées ensemble avec le syndicat d'intérêts de Fetschenhof-Cents. De même les études relatives aux mesures compensatoires ont été entamées en concertation avec les représentants de l'Administration de la Nature et des Forêts. Les diverses procédures de demande d'autorisation sont poursuivies auprès des autorités compétentes. Certaines autorisations ont déjà été accordées.

De février à décembre 2015, la ligne sera à nouveau barrée pour toute circulation ferroviaire en vue :

- de travaux dans les tranchées rocheuses,
- de l'aménagement de la plate-forme entre Cents-Hamm et Scheidhof,
- de travaux aux arrêts Cents-Hamm et Sandweiler-Contern,
- de la démolition de 3 ouvrages d'art.

2.13.6. Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

La phase Avant-Projet Détaillé (APD) a été finalisée fin septembre 2013 et le dépôt du projet de loi a été fait.

Les inventaires des biotopes et de la faune, les sondages géotechniques et de sols pollués, ainsi que l'étude en relation avec la gestion de l'eau sont terminés. Les rapports respectifs ont été remis et les demandes d'autorisation concernant la protection de la nature et la gestion de l'eau ont été introduites en novembre 2013.

Les études acoustiques et vibratoires sont en cours. Dès leur finalisation la demande d'autorisation EIE conformément à la loi du 13 mars 2007, transposant la Directive 97/11, sera introduite.

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

2.13.7. Construction d'un nouvel arrêt ferroviaire sur la ligne du Nord à hauteur du pont Grande-Duchesse Charlotte, dit Pont Rouge

La phase APD du projet Gare Pont Rouge a commencé début avril 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. Le MDDI-Département Environnement a conclu qu'une autorisation suivant la procédure des « établissements classés » est suffisante.

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..

La procédure de soumission des constructeurs de funiculaires est en cours.

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

Les études APD ont été réalisées durant l'exercice 2013. Le projet regroupe les 8 modules suivants :

- la mise en conformité de la gare ;
- le renouvellement des superstructures ferroviaires ;
- la construction d'un parking P&R ;
- la reconstruction du bâtiment voyageurs et ses alentours directs avec mise en conformité PMR ;
- la réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare et Av. Kennedy et du CR348/Av. Salentiny ;
- la mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Waark et le monument Patton ;
- la réalisation de la gare routière, du parvis de la gare et ses alentours directs ;
- la mise en place de l'artère d'approche multimodale du carrefour « Dreieck » au pôle d'échange.

Les 8 modules ci-dessus forment un projet commun des CFL et de l'Administration des Ponts et Chaussées réalisé en concertation avec le SIDEN (Syndicat Intercommunal de Dépollution des Eaux résiduaires du Nord) et l'AGE (Administration de la Gestion de l'Eau).

Il est prévu de déposer le projet de loi y relatif début 2014.

2.13.9. Projets pilotes de réduction des nuisances sonores

La pose des murs antibruits du viaduc Esch/Alzette est en cours. La fin de ces travaux est prévue pour mai 2014 en fonction des conditions météorologiques.

La partie serrurerie comprenant le mur antibruit en acier-verre et en forme « Z » de la rue de la Gare à Noertzange a été mise en soumission fin octobre 2013.

2.13.10. 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

Dans le cadre de ce projet, il est prévu de réaliser:

- suite à l'âge des installations de voie existantes datant des années 1983 à 1988, le renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de ± 47 km,
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en oeuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle,
- le renforcement du profil des rails par la mise en œuvre systématique de rails UIC60 bien adaptés à des charges lourdes,
- le remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle pour améliorer le maintien dans le temps de la géométrie de la voie et de réduire ainsi la fréquence des interventions de bourrage/dressage de la voie,
- des travaux de génie civil en vue de l'amélioration
 - de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton,

- de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

Afin de réduire les inconvénients pour les voyageurs au strict nécessaire, les travaux sont exécutés par des engins mécaniques à grand rendement, p. ex. train de renouvellement, dégarnisseuse mécanique, grue ferroviaire etc. La réalisation est échelonnée sur environ 10 ans et se fait par barrages complets des tronçons de voie.

Une première partie des travaux de renouvellement a été réalisée du 24 août 2013 au 15 septembre 2013 avec l'amélioration et l'assainissement des plate-formes gauche et droite entre Cruchten et Colmar-Berg (p.k. 41,5 à p.k. 43,0).

Les prochaines interventions sont prévues comme suit :

- Renouvellement complet des voies avec amélioration et assainissement des plate-formes gauche et droite du point kilométrique 39,800 au point kilométrique 41,200 à Cruchten ;
- Préparation du drainage entre les points kilométriques 43,200 et 46,100.

Ces deux chantiers seront réalisés en fin août/début septembre 2014 avec barrage complet des voies entre Mersch et Ettelbruck du 23.08.2014 au 15.09.2014.

2.13.11. 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 2 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 travaux ont commencé fin juin 2013 et leur fin est prévue pour juillet 2015.

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

Travaux réalisés en 2013 :

- Un deuxième système ARAMIS « production » a été installé sur le « cluster » de serveurs virtualisés du Service Informatique des CFL ce qui représente une solution nettement plus économique qu'initialement prévue.
- Afin de contribuer à la saisie des données de base dans ARAMIS et de procéder à la vérification des données livrées par Thales, des Clients ARAMIS ont été installés pour les bureaux du mouvement de Esch/Alzette et Luxembourg ainsi que pour le bureau du correspondant informatique EI/QSE.
- Intégration des postes Esch/Alzette, Belval-Usines et Belvaux-Soleuvre dans ARAMIS ;
- Intégration des postes d'Ettelbruck, Cruchten, Mersch et Lorentzweiler dans ARAMIS ;
- Intégration des postes de Goebelsmühle, Kautenbach, Wiltz, Wilwerwiltz, Clervaux, Troisvierges et Gouvy dans ARAMIS ;
- Mise en place d'une deuxième interface pour l'importation automatisée des modifications de l'horaire (ATCT) à court terme ;

- Mise en place de Clients ARAMIS pour les bureaux de la planification travaux du service GI ainsi que pour le bureau assurance qualité, analyse ponctualité du Service GI.

La mise en service du système ARAMIS « production » est prévue pour fin du 1er semestre 2014.

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

Le matériel nécessaire a été livré fin 2012. Les travaux de génie civil relatifs à la confection des fondations pour les bâtiments modulaires abritant par après les équipements techniques de signalisation et la pose des caniveaux de câbles à Bertrange-Strassen, Mamer et Kleinbettingen, ont été achevés en automne 2013. La pose des bâtiments modulaires a été faite en janvier 2014.

La mise en service des postes de signalisation est prévue pour novembre 2014 après une phase d'essai de 3 mois.

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

Depuis le 29 mars 2012, tous les lots sont en service à l'exception du lot 8 Bertrange-Strassen – 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.

2.13.15. 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 76 sites et en cours pour 2 sites.

Sur les 85 sites à réaliser, 76 autorisations de construire ont été délivrées par les Administrations communales et 6 demandes ont été introduites.

Quant aux autorisations de construire en « zone verte » requises, 45 ont été délivrées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département Environnement et 1 demande a été introduite.

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

57 pylônes en béton ont été érigés, 3 sont en planification et 6 commandés.

36 bâtiments préfabriqués ont été mis en place, 9 commandés et 9 sont en planification.

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

La réception provisoire a eu lieu et la réception définitive sera faite en septembre 2014. Le transfert de propriété de l'ouvrage à la Ville de Luxembourg aura lieu après la réception définitive.

2.14. Le matériel roulant

2.14.1. Réorganisation du Service TM

Le Service TM a été restructuré dans le but de faciliter sa gestion. Le majeur changement consiste dans la division du Centre de Remisage et de Maintenance en deux services locaux d'une envergure similaire, à savoir le Centre de Maintenance et le Centre Opérationnel, auquel est inclus l'ancienne Unité de Production TM Centre. Les missions d'encadrement ont été regroupées au niveau du Service Central TM, pour rendre les compétences et les responsabilités plus claires et de travailler de façon plus efficiente.

2.14.2. Centre de Maintenance (CM)

En 2013, les projets suivants ont été entamés respectivement poursuivis au niveau du Centre de Maintenance :

Outre les actions d'optimisation déjà entamées depuis 2012 aux ateliers du Centre de Maintenance, le projet est appuyé depuis le mois d'août 2013 par le consultant externe Prof. Dipl.-Ing. Rüdiger HELLIG.

Le travail du consultant se compose des étapes suivantes : analyse des structures existantes, élaboration d'un concept d'optimisation, mise en place des nouvelles procédures et structures et évaluation du concept d'entrepôt du nouveau Centre de Maintenance.

En outre, le projet « SAP-MRO » a été lancé, pour pouvoir gérer les pièces de rechange intégralement sous SAP. Un nouveau flux dans « SAP-MRO », qui permettra un meilleur suivi des pièces de rechange, est en élaboration avec les services IN, FI et AT.

Pour répondre à la nouvelle norme européenne en matière d'entretien d'engin ferroviaire, similaire à la norme EU-VO 2011/445/EG sur l'entretien des wagons, un Projet ECM (Entity in Charge of Maintenance) a été lancé au CM. La certification selon cette nouvelle norme est prévue pour 2015, bien que la mise en vigueur de la norme en question ne soit prévue que pour 2017.

Dans le cadre de la démarche LEAN aux ateliers du Centre de Maintenance, la Division Qualité et Environnement (QE) concentre son intérêt sur l'optimisation des processus de management et des processus de support avec notamment une amélioration de la liaison BOT-Dispatch-Production et des améliorations dans la Division Installation et Outillage. Pour augmenter la productivité, des études de faisabilité pour la remise à neuf de pièces de rechange en interne sont en cours, notamment sur les cylindres de freins Z2 PK7S.

Les travaux de modification pour le système « NBÜ 2004 » (Notbremsüberbrückung) sur 3 engins de la série 4000 et sur les voitures DOSTO ont été achevés au cours de l'exercice 2013.

Le Centre de Maintenance a réussi à obtenir un agrément de la part de la Direction du Matériel de la SNCF pour pouvoir reprofiler les essieux des engins SNCF sur son tour en fosse. Durant la révision du tour en fosse de l'Atelier de Thionville, de mai à septembre 2013, une partie des reprofilages sur les engins du parc TER Lorraine avait été réalisée par le Centre de Maintenance.

Pour être prêt à accueillir les nouvelles automotrices STADLER KISS, plusieurs agents du CM ont suivi la construction et l'aménagement technique des véhicules chez STADLER à Berlin et ont reçu une formation de base technique pendant 4 jours dans les usines STADLER. En 2014 des formations techniques spécifiques sur les véhicules sont prévues à Luxembourg. Celles-ci seront réalisées dès que les premiers véhicules auront été définitivement réceptionnés.

En outre l'optimisation de la mesure volumétrique de la station de ravitaillement en fuel au Centre de Remisage a été réalisée. Ainsi, au mois de novembre les débitmètres de remplissage en fuel ont été remplacés par des capteurs permettant d'effectuer des mesures volumétriques à température compensée. Cette intervention permet un mesurage beaucoup plus précis, indépendant de la température du fuel. Ainsi, la station de ravitaillement fuel répond déjà maintenant aux futures prescriptions européennes.

2.14.3. Centre Opérationnel (CO) :

En 2013, les projets suivants ont été entamés respectivement poursuivis au niveau du Centre Opérationnel :

Unité Planification :

Transposition de la réorganisation du Service TM dans les différentes entités de l'Unité Planification.

Intégration de l'Unité de Production TM Centre au sein du Centre Opérationnel.

Elaboration des cahiers de charge pour le nouveau logiciel remplaçant « RailOpt ».

Cellule Disposition de l'Unité Planification :

Mise en production du « Rheinland-Pfalz-Takt ».

Cellule Manœuvre de l'Unité Planification:

Dans le cadre du projet « Lean » :

- Instauration des réunions d'information « cascade » à la Cellule Manœuvre,
- élaboration des procédures et fiches de fonctions ISO 9001 pour la Cellule de Manœuvre,
- application des dispositions « 5S » au sein de la Cellule de Manœuvre,
- renforcement de la sécurité du personnel par la mise en place du dispositif Protection du travailleur isolé à Troisvierges.

Cellule Nettoyage de l'Unité Planification :

Au début de l'exercice 2013, la Société Reinwerk Solutions a analysé les aspects productifs (main d'œuvre et technique) de l'installation de lavage des trains. Suite à leur rapport, les actions suivantes ont été achevées en 2013 : optimisations atteintes par une réorganisation de la main d'œuvre, améliorations sécuritaires (réduction des gaz toxiques – surveillance individuelle, ligne de vie) et approvisionnement en pièces de rechange vitaux par stockage ou commandes rapides. Sont encore en cours ou prévus : réduction des quantités des produits de lavage (dosage, type de produit), plans de maintenance, analyse globale des risques, optimisation du programme de lavage.

Pour ce qui est de la réorganisation de la main d'œuvre, il y a lieu de remarquer qu'elle a été réalisée d'un côté par des départs naturels et de l'autre par des mutations dans d'autres services. Ce redressement positif a permis de réaliser un gain en personnel autour de 30%, sans entraver la flexibilité, ni le fonctionnement du service nettoyage. Pour le futur il a été convenu que les agents affectés au roulement de nettoyage soient des conducteurs de manœuvres, ce qui rend le déplacement du matériel plus facile sans avoir recours à des conducteurs d'engin moteur.

Cellule Visite du Matériel de l'Unité Planification :

Transposition des nouvelles dispositions RIC entrées en vigueur en 2013.

Elaboration des procédures et fiches de fonctions ISO 9001 pour la Cellule Visite du Matériel.

Unité Formation Continue :

Participation à l' « European Users Conference » dans la cadre du Projet « Questionmark » par la présentation d'un Case Study intitulé « Developing, Supervising, Expanding and Testing Knowledge with Computer Assisted Learning » à Barcelone.

Elaboration du nouveau projet « RailTab » visant à équiper les conducteurs de tablettes informatiques permettant les échanges d'information nécessaires dans le cadre de l'exploitation technique.

Formation des agents « coachs » pour la mise à conformité avec les directives de l'UE.

Formation de 4 « coachs » au nouveau matériel Stadler KISS 2300.

Assistance et conduite des essais de l'homologation du nouveau matériel Stadler KISS 2300.

Elaboration de nouveaux dossiers pour faire une meilleure préparation et un suivi des accompagnements des conducteurs.

Dans le cadre de la mise en application du Règlement Grand-Ducal traitant de la certification des conducteurs de trains, tous les conducteurs de l'EF CFL sont en possession de leur « train driving licence » suivant le modèle européen.

Cellule Réglementation:

Création de la cellule Réglementation.

Rédaction d'une nouvelle Instruction de Service (EF IS 156 -RA-LBDF-FR) qui a pour objet :

- de décrire le flux d'information en cas d'incident/accident,
- de décrire les différents intervenants et leurs tâches en cas d'incident/accident,
- de décrire les profils des intervenants.

Implémentation du nouveau certificat de sécurité Partie B du réseau DB au Service TM.

Cette implémentation comprend entre-autres les sujets suivants :

- Mise en contact avec le GI Allemand (DB Netz) et élaboration des contrats pour agir comme EVU auprès de DB Netz,
- commandement de la documentation (par exemple Buchfahrplan, La-Hefte, Örtliche Richtlinien) et de la réglementation DB (Ril),
- élaboration du flux de traitement et diffusion interne de la documentation et de la réglementation DB,
- élaboration d'un Règlement pour la Disposition de l'Unité Planification concernant la disposition au réseau DB (ISO PS 19-03),
- formation des agents de la Disposition de l'Unité Planification concernant la disposition au réseau DB,
- élaboration du flux d'information en cas d'incident/accident au réseau DB avec l'implémentation dans la nouvelle IS 156,
- élaboration de l'interface et la collaboration entre la Disposition de l'Unité Planification et la Disposition de DB Regio,
- rectification des contrats de conduite avec DB Regio.

Rheinland-Pfalz -Takt 2015 :

- Implémentation du contrat de service (Verkehrsvertrag) de l'SPNV-Nord au Service TM,
- étude des indicateurs de qualité et de la gestion des indicateurs avec le logiciel QUMA,
- élaboration du flux d'information pour gérer et diffuser les indicateurs de qualité.

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

Les moyens de traction dont dispose le Service TM au 31 décembre 2013 sont les suivants:

- 19 locomotives électriques de ligne bitension 3 kV/25 kV (série 3000),
- 20 locomotives électriques de ligne bitension/bifréquence 15 kV/16,7 Hz - 25 kV/50 Hz (série 4000),
- 1 locomotive Diesel-électrique de manœuvre (série 1100),
- 10 locotracteurs.

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comprend au 31 décembre 2013 :

- 22 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz (série 2000),
- 22 automotrices électriques à 2 niveaux bitension 1,5kV/25kV (série 2200),
- 2 autorails Diesel doubles (VT),
- 52 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 2ième classe (DOSTO),
- 15 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 1ière et 2ième classe (DOSTO),

- 20 voitures pilotes à 2 niveaux de 1^{ère} et 2^{ème} avec compartiment multifonctionnel apte au transport de personnes à mobilité réduite (DOSTO),
- 9 voitures omnibus Wegmann marquées RIC et avec blocage des portes mis à disposition du Service des Sites et Monuments, dont 5 sont opérationnelles pour des trains touristiques.

2.15. Les transports publics

2.15.1. Les transports publics par rail : Le service public

2.15.1.1. Nombre de voyageurs

Le nombre de voyageurs comptés dans les trains des CFL en 2013 se situe à 20,7 millions, ce qui représente une augmentation de 4,44 % par rapport à 2012.

Le Luxembourg-Saarbrücken-Express a transporté 123.875 voyageurs en 2013, 14,64 % de plus qu'en 2012.

Le Luxembourg-Gare-Lorraine – Express affiche un résultat pareil avec une augmentation de 12,07 % par rapport à 2012 pour arriver à 10.369 voyageurs transportés en 2013.

Le service excursions/groupes a organisé des voyages au moyen des transports publics principalement au Luxembourg pour 40.127 personnes ce qui représente un accroissement de 45,47% vis-à-vis de l'année 2012.

2.15.1.2. Améliorations de la desserte

La division desserte a préparé en 2013 les nouveaux horaires du RLPT et a émis pour le changement horaire 2013/2014 une première version de l'horaire de la ligne RE14 comprenant le tronçon de ligne Igel-Trèves en prolongement de la ligne 30 Luxembourg-Wasserbillig des CFL.

2.15.1.3. Recettes réalisées dans le cadre du Service Public

Le nombre de titres de transport de la tarification zonale, toutes catégories confondues, vendus en 2013 a diminué de 6,51 % par rapport à 2012. Dans ce contexte, le nombre de billets vendus a diminué de 5,62 % et celui des carnets a diminué de 22,83 %. Le nombre des abonnements mensuels vendus a augmenté de 2,76 % par contre, le nombre des abonnements annuels vendus, a diminué de 21,36 %.

En ce qui concerne les recettes réalisées dans le cadre du Service Public au cours de l'exercice 2013 une progression de 19,32% est enregistrée par rapport à 2012. Ainsi les recettes résultant de la vente des billets ont progressé de l'ordre de 31,83 %, celles de la vente des abonnements de 18,70 % et celles de la vente des carnets nationaux de 1,39 %.

Le nombre de dossiers d'indemnisations de clients ferroviaires internationaux selon les droits des passagers européens a augmenté de 33,24% en 2013 à 477.

2.15.1.4. La ponctualité

La ponctualité reste après la sécurité du trafic ferroviaire, une des préoccupations principales de la Direction GI. En 2013 le « Comité de Pilotage de la Ponctualité » (CPP) présidé par le Directeur Gestion Infrastructure avec comme objectif, la stabilité et l'amélioration du niveau élevé de la ponctualité de l'ensemble du trafic ferroviaire sur le réseau luxembourgeois, s'est réuni quatre fois.

En ce qui concerne le trafic national pour 2013, le niveau de ponctualité des trains est de 93,8% (0,5 point inférieur au niveau réalisé en 2012).

En ce qui concerne le trafic transfrontalier / international pour 2013 on constate également une régression de 0,8 point du niveau de ponctualité, par rapport au niveau réalisé en 2012, pour afficher 84,8%.

Pour 2013 le niveau de ponctualité total des trains (retard cinq minutes, trafic national, transfrontalier et international confondu) est de 91,2% ce qui représente une baisse de 0,6 point par rapport au niveau réalisé en 2012.

2.15.1.5. Le trafic frontalier de navetteurs professionnels

Tout comme déjà l'année passée, l'évolution du trafic frontalier de navetteurs professionnels s'est stabilisée durant l'exercice 2013, voire améliorée:

La vente des abonnements mensuels FlexWay, destinés à la clientèle lorraine, a encore baissé de quelque 6,30 %.

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 tout de même largement su compenser et même faire progresser l'entièreté de ce trafic.

Ainsi, le trafic transfrontalier entre la Lorraine et le Luxembourg affiche pour l'année 2013 une croissance de quelque 4 %, représentant en moyenne quelque 7.056 navetteurs par mois contre 6.765 en 2012, 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 5,00%.

Ce n'est qu'en trafic Belgique-Luxembourg que le nombre de navetteurs a de nouveau chuté de quelque 2% par rapport à 2012.

2.15.1.6. Le trafic voyageurs international hors abonnements transfrontaliers

Le chiffre d'affaires réalisé par tous les points de vente propres aux CFL – guichets des gares, Call Center et automates – ainsi que par le biais du site Internet CFL au départ du Luxembourg vers l'ensemble des entreprises ferroviaires étrangères affiche pour l'année 2013 un léger recul de quelque 1,5 % par rapport à l'exercice antérieur.

Cette baisse des ventes est surtout due à la concurrence hors pair de sites commerciaux Internet étrangers tels que Voyages SNCF.com.

Le chiffre d'affaires réalisé par les agences de voyages accréditées régresse de quelque 47,00% par rapport à l'année 2012 et ne représente plus que quelque 2,40% du volume total du chiffre d'affaires réalisé par les CFL.

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) sur un autre outil de distribution, non contrôlé par les CFL.

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: -3,60 %
- Belgique: +0,70 %
- Allemagne: -2,90 %
- Suisse: +2,30 %
- Pays-Bas: -7,70 %

2.14.1.7. La sécurité au travail

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

- géré les procédures SMS qui le concernent ;
- réalisé 84 audits de sécurité AV portant sur la réglementation d'exploitation technique du service d'accompagnement des trains ;
- procédé à 6 instructions portant sur des incidents d'exploitation technique survenus dans le service d'accompagnement des trains ;
- procédé à l'élaboration de 5 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 2 cours de base en matière de secourisme pour le personnel d'accompagnement des trains ;
- organisé dans le cadre de la journée PAT une conférence de sécurité.

2.15.1.8. La réglementation

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 ;
- préparé un document intitulé « Manuel du PAT » regroupant les prescriptions et procédures réglementaires des tâches à appliquer par les agents PAT lors de l'exécution de leurs tâches de sécurité ;
- 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 ;
- participé aux travaux d'élaboration d'une réglementation d'exploitation dans le cadre du certificat de sécurité CFL pour l'exploitation de la ligne W/frt – Trèves.

2.15.1.9. Le personnel d'accompagnement des trains

Pendant l'exercice 2013, ont eu lieu deux procédures de recrutement.

En tout, le Service Activité Voyageurs Trains a recruté en 2013, 40 nouveaux stagiaires répartis sur 3 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 :

- 63 agents ont participé à 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.
- La suite de la formation dispensée par un formateur externe qui a débuté en 2012 et portant sur les différentes méthodes à appliquer en cas de situations conflictuelles a été dispensée aux agents. Le nombre des participants était de 52 personnes.
- En raison des nouvelles missions que les agents PAT ont à assumer dans le contexte du « Rheinland-Pfalz-Takt » des formations au niveau des dispositions tarifaires ont été dispensées. 110 agents ont participé.
- 14 agents du personnel d'accompagnement des trains désignés comme patrons de stage ont participé à une formation spéciale pour patron de stage.
- 48 agents PAT ont été audités sur la matière commerciale.
- 38 agents PAT ont été assermentés le 24 juin respectivement le 04 juillet 2013.

2.15.1.10. La gestion des Centres de Vente

- Fermeture définitive du guichet CFL en gare de Schifflange en date du 22 mars 2013. L'Administration Communale de Schifflange a installé le Service d'égalité aux chances et de jeunesse dans la gare et assure depuis le 08 avril 2013, une vente restreinte de titres de transport nationaux les jours ouvrables de 07h00 à 09h00 et de 13h00 à 15h00. Le personnel concerné a été formé par le Service Activité Voyageurs Trains.
- Mise en place du nouveau concept guichet dans les différentes gares CFL en date du 03 juin 2013 comprenant :

- l'harmonisation des heures d'ouverture des guichets
- l'harmonisation des temps « prise de service » et « décompte et fin de service »
- occupation des guichets des gares de Mersch et de Troisvierges par un agent du Service Activité Voyageurs Trains.
- Mise en production du système de distribution électronique des titres de transport internationaux BENE aux gares de Mersch et de Troisvierges.
- Pour les CFL, l'ouverture du Cactus « Shoppi » à Mersch début septembre 2013, fut l'objet de la création d'un nouveau « point de vente extérieur », étant donné qu'une vente restreinte de titres de transport nationaux y est assurée.
- Suite à l'ouverture du parking P&R en gare de Belval-Université au mois de septembre 2013, le personnel du guichet en gare de Belval-Université est habilité à émettre des cartes de parking à titre gratuit/tarif réduit pour les clients en possession de certains abonnements pour le transport public.
- Dans le cadre du projet de réaménagement de la gare d'Esch-sur-Alzette, des nouveaux guichets ont été installés. Le nouveau Centre de Ventes comportant notamment deux guichets, une salle de réunion, des vestiaires, une cuisine, un local de décompte et une salle d'attente sont utilisés depuis le 27 septembre 2013.
- En 2013, toutes les gares et tous les arrêts CFL ont été équipés de distributeurs automatiques pour l'achat de:
 - billets courte durée
 - billets longue durée
 - billets transfrontaliers
- Au total 82 distributeurs automatiques de billets ont été installés, le premier au mois de juillet en gare de Pétange et le dernier au mois de novembre en gare de Bettembourg.

2.15.1.11. La gestion Recrutement et formation du personnel des guichets

Pendant l'exercice 2013, a eu lieu une procédure de recrutement « Expéditionnaires Stagiaires » pour les guichets. En date du 1er juillet, 11 nouveaux agents ont débuté leur stage. Deux stagiaires ont démissionné durant la période de formation pour des raisons personnelles.

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 spécifique « Dienstleistungsoffensive »
- une formation «prévention des agressions»
- une formation « premiers secours »

17 agents des guichets ont été audités sur la matière commerciale en 2013.

2.15.1.12. Infractions tarifaires

En 2013, le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité 6172 infractions au cours de l'année 2013 dont

- 60,25 % ont été régularisées par paiement
- 19,90 % ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.)
- 19,85% sont en cours de traitement.

En outre le bureau en question établit le cas échéant et ceci depuis le mois de septembre 2013, les mises en demeure/ordonnances de paiement/titres exécutoires des clients contentieux.

Au total 444 mises en demeure ont été traitées entre le 1er septembre et le 31 décembre 2013 dont :

- 14,19 % ont été régularisées par paiement
- 6,53 % ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.)
- 63,96% sont en cours de traitement
- 15,32 % ont été continuées au Cabinet d'Avocats des CFL pour saisie sur salaire.

2.15.1.12. Actions de promotion ciblées

Une journée des frontaliers a été organisée en commun avec la SNCF en date du 23 novembre 2013 au centre commercial Geric à Thionville.

Une action publicitaire commune CFL-SNCF a été lancée fin 2013 sur le site Internet frontaliers.lu afin de sensibiliser les frontaliers venant de Lorraine aux possibilités de transport qu'offrent chaque jour les CFL et la SNCF.

2.15.2. Les transports publics par route : Le service bus des CFL

Le Service Activité Voyageurs Bus, dans sa mission de service opérationnel du groupe CFL, est chargé du transport en commun routier des voyageurs.

Le personnel de conduite, au nombre de 186, est attaché à trois postes différents. 146 sont attachés au poste central de Luxembourg, 24 au poste isolé d'Echternach et 16 au poste isolé d'Ettelbrück.

Pendant l'exercice 2013, le personnel de conduite a totalisé 5.328.785 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 255 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 établi 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 2013 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 :

2011 : 44.789.834,2
2012 : 47.223.523,3
2013 : 47.581.372,6

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

2011 : 113.167.639,87
2012 : 123.554.128,08
2013 : 134.286.156,57 (chiffre provisoire)

Grâce à une augmentation des crédits budgétaires, des adaptations de l'offre de transport ont pu être réalisées en 2013 sur bon nombre de lignes à capacité insuffisante. Le service RGTR a investi dans du nouveau matériel roulant en soutenant les nouvelles technologies environnementales.

3.1.3. Modification de l'offre des lignes publiques

Au courant de 2013, 600 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 2013, il y a lieu de citer les suivantes :

- Lignes renforcée dans leurs capacités :

Ligne 107	Luxembourg - Junglinster – Beaufort
Ligne 115	Howald Z.A.C – Luxembourg – Kirchberg – Aéroport
Ligne 147	Luxembourg – Neudorf – Aéroport – Senningerberg
Ligne 185	Mondorf – Schengen – Remich
Ligne 222	Kirchberg – Luxembourg – Steinfort
Ligne 262	Keispelt – Kopstal – Kirchberg
Ligne 290	Luxembourg – Mersch
Ligne 414	Larochette – Beaufort - Echternach
Ligne 682	Clervaux – Hachiville
Ligne 685	Troisvierges – Leithum
Ligne 687	Troisvierges – Wilwerdange – Huldange/Schmëtt
Ligne 689	Troisvierges – Hautbellain

- Les services nouveaux suivants ont été créés :

Ligne 334	Pétange – Kleinbettingen – Steinfort
Ligne 989	Dorscheid – Siebenaler

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 2013, des renforts de capacité ont dû être apportés aux lignes scolaires suivantes :

Ligne 421	Imbringen – Mersch – Imbringen
Ligne 600	Wilwerwiltz – Merkholtz – Alscheid- Kautenbach
Ligne 942	Bettendorf/Annexe LTA – Ettelbruck/Gare
Ligne 960	Luxembourg/Gare – LTPEM

Les services nouveaux suivants ont été créés :

Ligne 971	Luxembourg/Gare – Itzegerstee (courses scolaires)
-----------	---

3.1.5. Les transports transfrontaliers routiers

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

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

L'offre de ces transports en 2013 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.

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
303	Luxembourg – Garche – Manom
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 2013 :

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 (toutes 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. 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 2013, 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 2013, 54 communes, soit 51%, ont bénéficié d'un subside de 210.000 € au total.

Type de service LNB	régulier	itératif	les deux	total	restant
Nombre de communes	22	27	4	54	52
Population	201 889	68 617	15 067	285 573	/
Subside demandé 2013	511 877 €	141 579 €	49 024 €	713 765 €	/
Subside accordé 2013	151 420 €	46 404 €	11 301 €	210 000 €	0 €

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	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de subsides accordés	80	73	76	82	60	58	54
- dont LNB réguliers	24	28	23	25	14	20	22
- dont LNB itératifs	56	45	53	57	41	35	27
- les deux en même temps	-	-	-	-	5	3	4
Total des dépenses déclarées	418 064	447 345	597 211	716 756	608 324	659 720	713 765
Total des subsides accordés	202 091	196 432	211 722	219 454	183 011	204 425	210 000

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 22 communes regroupant 201 889 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 27 communes regroupant 61 867 personnes.

En 2013, le total du budget mis à disposition pour l'allocation de subsides aux communes exploitant un service 'Late Night Bus' a été complètement déchargé.

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 622 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 Nossbiert à Esch/Alzette, à Hosingen et à Clervaux; Ligue HMC (personnes mentalement ou cérébralement handicapées) à Capellen; Fondation Kräizbiert à Dudelange; Institut St Joseph à Betzdorf; Foyer Ste Elisabeth à Remich; « Éisleker Heem - Lëlljer Gaart » à Lullange; Buanderie « Éilerenger Wäschbuer » à Ehlerange; Ateliers protégés « Op der Schock » à Redange/Attert et à Noerdange);

- Foyer Pietert à Grevenmacher ; Foyers du Tricentenaire à Bissen, Walferdange et Heisdorf ; Coopérations - Centre Gruberbiert à Wiltz...) ;
- transports permettant l'insertion et la réinsertion des handicapés physiques dans la vie professionnelle (sur leur lieu de travail), dont les horaires de travail ne concordent pas avec les horaires de classe des élèves de l'éducation différenciée (décision du Gouvernement d'engager chaque année plusieurs dizaines de travailleurs handicapés dans les services de l'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, « Kamerhaus 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
2012 – 2013	622

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

3.3.9.2. Moyens de transport utilisés

	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	% en 2011-12
Minibus (9 places)	466	502	541	542	87,14 %
Bus (17 places)	46	47	45	46	7,39 %
Bus (30 places)	11	19	18	22	3,54 %
Bus (> 30 places)	15	9	18	12	1,93 %
Total	538	577	619	622	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 : 36'016'500 €

2013 : 36'850'000 € (provisoire)

3.3.9.5. Kilométrage journalier parcouru en 2012-2013 (courses régulières)

+/- 90'000 km/jour

3.4. Le Novabus

Le service Novabus est un service individuel spécialement offert à des personnes fortement réduites dans leur mobilité et qui ont des difficultés à recourir aux transports publics, fonctionnant depuis 2008.

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. Elles paient une participation sous forme d'un titre de transport ; le prix du billet à payer par le client est de 5,- € pour un trajet simple et de 8,- € pour un aller-retour.

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. Il s'agit des entreprises :

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

Au 1^{er} octobre 2013, les contrats de concession ont été renouvelés avec chacune de ces entreprises. Les modalités de rémunération ont été adaptées en fonction des résultats d'un audit effectué avec un bureau d'experts externes. Les modalités de fonctionnement pour les clients n'ont pas été modifiées.

Le coût des transports est pris en charge par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Pour l'exercice 2013 le coût de ces services se chiffrait à 9.000.000.-€ ; le nombre de clients transportés fut de 66.000 personnes, et les entreprises ont parcouru en tout plus de 4,6 millions de km.

Par rapport à l'année 2012, on constate une augmentation de 18,8% en ce qui concerne le nombre de clients transportés, mais une augmentation de seulement environ 12% en ce qui concerne le coût de ce service.

3.5. Communauté des Transports (CDT)

3.5.1. Structure du Verkéiersverbond

3.5.1.1. Composition du Conseil d'administration

Le Verkéiersverbond est géré par un Conseil d'administration composé de 12 membres (Situation au 31.12.2013) :

Monsieur Romain DIEDERICH
Président du Conseil d'Administration du Verkéiersverbond
Premier Conseiller de Gouvernement, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'Aménagement du Territoire

Monsieur Claude HALSDORF
Vice-président du Conseil d'Administration du Verkéiersverbond, Professeur e.r., Lycée technique Ettelbruck, représentant du SYVICOL

Monsieur Guy BESCH
Conseiller de Gouvernement, Chargé de Direction de la planification de la mobilité, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'Aménagement du Territoire

Monsieur René BIRGEN
Secrétaire, Actioun Öffentlechen Transport (AÖT)

Monsieur Henri HINTERSCHEID
Président, Transport Intercommunal de personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE)

Monsieur Paul HOFFMANN
Ingénieur-Directeur adjoint, Division mobilité urbaine, Ville de Luxembourg

Monsieur Serge HOFFMANN
Premier Inspecteur des finances, Inspection Générale des Finances

Monsieur Alex KIES
Attaché de gouvernement 1^{er} en rang, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports

Monsieur Alex KREMER
Directeur Général, SNCFL

Monsieur Paul MANGEN
Ingénieur-chef de division, Administration des Ponts et Chaussées, Division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic

Madame Félicie WEYCKER
Premier Conseiller de Gouvernement, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports

Remarque : Monsieur Pascal Dickes, nommé en date du 9 novembre 2012 a démissionné avec effet au 31 août 2013. Son mandat n'a pas encore pu être reconduit au 31.12.2013

3.5.1.2. Composition du Comité de direction

La gestion opérationnelle est assurée par un Comité de direction composé au 31.12.2013 de trois membres :

Monsieur Gilles DOSTERT, Directeur Général
Monsieur Christian MOUSEL, Directeur Général adjoint, Directeur Exploitation
Monsieur Jeff WIRTH, Directeur Administration et Finances

3.5.1.3. Ressources humaines

A la fin de l'année 2013, le Verkéiersverbond compte 33 collaborateurs, tous statuts confondus, dont trois demi-tâches.

Ainsi l'effectif s'est accru de trois personnes par rapport à la fin 2012, avec un total de 30 collaborateurs. Au courant de l'année un départ pour congé sans solde de deux ans et deux départs définitifs, ainsi qu'en reclassement sous forme de réduction de tâche à 50% sont à signaler. L'accroissement du personnel est dû, d'une part à la création de deux nouveaux postes dans le cadre du projet global de télématique, d'autre part, une demi-tâche a été recrutée pour compenser le reclassement énoncé ci-dessus. Les deux départs définitifs ont été remplacés, tandis que le départ pour congé sans solde n'a pas encore pu être remplacé au 31.12.2013.

Au 31.12.2012, le taux de féminisation représente 39,4 % et la moyenne d'âge globale est de 36,1 ans.

3.5.2. Historique du Verkéiersverbond – les dates et événements clés

- L'article 6 de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics et modifiant la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers avait institué la « Régie Générale des Transports Publics », en abrégé RGTP.
- Le 4 février 2005 sont nommés par règlement grand-ducal les membres du Conseil d'administration. A partir du 1^{er} juillet 2005, le recrutement du personnel débute.
- Par la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, le terme « Régie Générale des Transports Publics », en abrégé RGTP, a été remplacé par le terme « Communauté des Transports », en abrégé CdT. Celle-ci confie à la CdT le développement des transports en commun et d'autres moyens de transport économes, l'amélioration de la coordination des services offerts par les différents opérateurs dans le domaine des transports publics ainsi qu'en général les missions de conseil en matière de mobilité, de communication avec le public et de promotion publicitaire des transports en commun.
- Dans le cadre de la loi du 24 juillet 2006, le Verkéiersverbond se voit attribuer la cellule Accès Réseaux.
- La mise en place de la Mobilitészentral en 3 étapes a été débutée en 2006 :

Etape 1 :

Mise en ligne du site Internet mobiliteit.lu avec son horaire intégré (9 février 2006)

Etape 2 :

Lancement du centre d'appel 2465 2465 (6 novembre 2006)

Etape 3 :

Ouverture du centre d'accueil de la Mobilitészentral le 24 mai 2007 (suivie d'une campagne de lancement et de notoriété) ; extension de l'horaire intégré avec les possibilités de recherche d'itinéraires par une adresse spécifique et/ou sur base d'une carte digitale

- A partir de 2007, coopération au projet EU-Spirit, système européen de recherche d'itinéraires entre les villes et les régions européennes membres
- Elaboration de propositions pour une adaptation des tarifs ; une nouvelle tarification entre en vigueur le 12 juin 2007
- Elaboration d'un concept pour un projet pilote du transport à la demande qui débute pendant la période d'été 2008 dans le canton Capellen
- Elaboration d'un concept de mobilité sur le site Esch/Belval en coopération avec un bureau d'études, finalisé en 2008
- Elaboration du concept de l'action « Mam Vélo op d'Schaff » qui est lancée en 2008
- Gestion et commercialisation des espaces publicitaires dans les transports publics (introduction du produit TRANSIT, en 2007 ; 50 campagnes distinctes avec un total de 422 bus ont été réalisées)
- En 2008, amélioration et extension de l'horaire intégré et de la base de données dont le Verkéiersverbond assure indépendamment la gestion
- Le 19 septembre 2008, l'introduction du système billettique électronique e-go se voit finalisée
- Le 1^{er} juillet 2008, lancement du projet « Ruffbus Canton Capellen »
- Finalisation du concept mobilité Belval afin d'atteindre une part modale des transports publics et de la mobilité douce de 40 %
- En 2008, participation à l'élaboration du concept de mobilité transfrontalière SMOT (schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg)
- Élaboration d'un concept pour lancer un projet Interreg IV A : étude sur la faisabilité d'une Communauté des Transports pour la Grande Région
- Lancement d'une campagne publicitaire nationale sous le slogan « les voitures de demain sont déjà là aujourd'hui » au cours du 1^{er} trimestre 2008
- Prise en charge, à partir du 1^{er} janvier 2009, de la gestion du système de perception tarifaire électronique « e-go » dans les transports publics

- En mars 2009, lancement de l'abonnement M-Pass qui s'adresse aux entreprises disposées à promouvoir une mobilité durable dans leur organisation
- Au niveau des tarifs, fin 2009, introduction d'un tarif transfrontalier pour un voyage simple et création d'un abonnement annuel à tarif réduit pour familles nombreuses
- Prise en charge par le Verkéiersverbond de l'organisation de la semaine européenne de la mobilité à Luxembourg
- En février 2010, le Verkéiersverbond est chargé par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures d'élaborer un schéma directeur pour la télématique dans les transports publics
- Ouverture en septembre 2010 de la deuxième antenne de la centrale de mobilité à Esch/Alzette, dans la nouvelle gare Belval-Université
- En 2011 réalisation d'une étude portant sur l'optimisation du réseau RGTR
- En mai 2011, lancement du projet pilote « Vëlobus »
- Lancement de l'application mobile de l'horaire intégré en mai 2011 et refonte du site internet mobilité.lu en septembre 2011
- Approbation par le Conseil de Gouvernement en avril 2011 du schéma directeur pour la télématique dans les transports publics
- En septembre 2011, remise du 5.000ème abonnement M-Pass.
- Lancement en 2012 des plans de mobilité pour entreprises
- En juillet 2012, lancement officiel du projet d'une centrale de mobilité pour la Grande Région avec ses partenaires des régions de la Sarre, de la Rhénanie-Palatinat, de la Lorraine et de la Province du Luxembourg belge et cofinancé par le FEDER dans le cadre du programme INTERREG IV.
- En septembre 2012, lancement du nouvel affichage horaire uniformisé pour tous les réseaux de bus du pays
- Organisation de trois conférences régionales de transports en 2012, avec l'objectif d'encourager le dialogue entre communes et Verkéiersverbond
- Signature en décembre 2012 avec le prestataire pour la réalisation du projet global de télématique, issu d'une soumission européenne organisée durant l'année 2012.

3.5.3. Les activités du Service planification de la mobilité 2013

Le service « planification de la mobilité » du Verkéiersverbond est la cellule de coordination technique et du développement de l'offre de transport. Il s'agit surtout

- d'analyser la mobilité pour entreprises, quartiers et zonings et de rédiger des plans de mobilité adaptés
- d'encadrer les concepts de mobilité au niveau régional et local
- d'être consultant et force de proposition en matière de lignes et de tarifs dans une optique d'optimisation de l'offre.
- de contribuer à la communication cohérente concernant l'offre du transport public au service du client et des décideurs et concernant les formes de la mobilité durable
- de mettre en œuvre la base de données spatiales (système d'information géographique) sur le transport en commun
- de participer et d'animer de multiples groupes de travail au sujet du transport en commun et de la mobilité douce
- de promouvoir la collaboration entre opérateurs dans la Grande Région dans le domaine de la mobilité et du transport en commun.

La cellule planification de la mobilité est composée au 31.12.2013 de 3 collaborateurs dont un chef du service. Une collègue y est associée pour piloter le projet INTERREG «Centrale de la mobilité pour la Grande-Région».

3.5.3.1. La gestion de la mobilité pour entreprises

La conception des plans de mobilité pour entreprises est devenue une mission principale de la cellule « planification de la mobilité ». Le Verkéiersverbond, spécialisé en matière de mobilité à tous les niveaux, met son expertise et ses outils à la disposition des entreprises.

Au courant de l'année 2013, la méthodologie du plan de mobilité pour entreprises a été étoffée. Le questionnaire en ligne « mobilité » a été optimisé afin de réaliser un diagnostic détaillé de la mobilité des employés entre leur domicile et leur lieu de travail ainsi que leurs déplacements professionnels. L'analyse des résultats nous permet d'établir un plan d'actions sur mesure concernant une mobilité durable en collaboration avec tous les acteurs concernés.

Nos outils de communication sur l'offre du transport en commun, notamment le masque de saisie et l'afficheur dynamique des départs des bus et des trains ont été bien sollicités par les entreprises et les administrations. Plus de 10 entreprises ont installé un tel afficheur dynamique dans leur système d'intranet et dans leur réception. A la demande des entreprises, la centrale de mobilité s'est présentée à plusieurs reprises avec son stand d'information pour répondre aux besoins des employés. Dû au succès des plans de mobilité, la vente du Mobilitépass (M-Pass) a constamment augmenté.

Le Verkéiersverbond a accompagné 7 plans de mobilité pour des entreprises individuelles, ainsi que 6 plans de mobilité pour des zones d'activités comme par exemple le parc d'activités



Capellen, et Syrdall/Bombicht. A Belval et la dans zone Bourmicht à Strassen/Bertrange, le Verkéiersverbond a participé activement aux comités de pilotage en vue de partager son expertise et optimiser la mobilité en faveur des alternatives à la voiture individuelle.

3.5.3.2. Dossiers stratégiques et techniques

3.5.3.2.1. Système d'information géographique dédiée à la mobilité

La cellule de planification de la mobilité au Verkéiersverbond est chargée avec l'élaboration d'une base de données spatiales (système d'information géographique) capable de regrouper toutes les données concernant le transport en commun au Luxembourg. L'objectif est d'une part la création d'un outil d'aide à la prise de décision en matière de la planification de la mobilité, mais aussi le développement de cartes du réseau informatives et lisibles du transport public.

3.5.3.2.2. Mobilité douce

En juillet 2013 l'avant-projet de loi relatif au réseau national de pistes cyclables et à la promotion de la mobilité douce, dont le Verkéiersverbond a été chargé de préparer la modification de la base légale existante, a été présenté par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

En collaboration avec l'asbl Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ (LVI) et les SNCFL la cellule planification de la mobilité a élaboré un prototype d'un parc à vélos «Bike + Ride» pour l'équipement futur des gares ferroviaires. La construction de ce prototype sera entamée en printemps 2014 à la gare de Mersch. Le Verkéiersverbond a été chargé de l'exploitation des parcs à vélos des SNCFL et l'ouverture au public du premier se fera en février 2014 à la Gare Centrale de Luxembourg-Ville. Ce service sera commercialisé sous le nom de «M-Box» et l'accès aux parcs à vélos sera garanti par la nouvelle carte à puce multifonctionnelle.

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

Le Verkéiersverbond a participé activement à l'élaboration du Plan directeur sectoriel « transports », surtout en ce qui concerne l'élaboration d'un système de gestion des emplacements de stationnement.

Le Verkéiersverbond participe activement au Groupe de travail « planification des réseaux de transports en commun et des pôles d'échange ».

Pendant l'année 2013, un concept du réseau de vente a été élaboré afin de définir les emplacements futurs des automates de vente du Verkéiersverbond.

Dans le cadre du Plan directeur sectoriel « lycées », la cellule de planification a entamé une étude des temps de parcours des courses scolaires pour l'enseignement secondaire. L'objectif est l'analyse du réseau de transport public envers les lycées publics, afin de proposer des optimisations de celui-ci.

Dans le cadre du projet global de télématique, la cellule de planification de la mobilité est compétente pour l'installation des panneaux à affichage dynamique aux arrêts de bus.

3.5.3.3. Groupes de travail et conventions tiers

3.5.3.3.1. Comité d'usagers

Le Verkéiersverbond attribue au contact aux clients une importance particulière. Ainsi, il anime un comité d'usagers. Celui-ci est actuellement composé de 12 membres. 3 réunions ont eu lieu en 2013 avec les membres du comité.

3.5.3.3.2. Comités d'experts

Suivant les conventions bilatérales conclues en 2012 avec les centres de recherche CEPS-INSTEAD et CRP-Henri Tudor, le laboratoire de géographie et d'aménagement du territoire de l'Université du Luxembourg et le Verkéiersverbond ont signé une convention réglant la collaboration et l'échange des données. Une convention sur l'échange des données avec la Cellule Modèle de Transport (CMT) est en cours d'élaboration. Le Verkéiersverbond participe en outre de manière active aux groupes de travail suivants :

au niveau national:

- Couloir bus
- Groupe de travail « Mobilité Douce »*
- Mobilitésdësches
- Metaréseau*
- Groupe de travail « planification des réseaux de transports en commun et des pôles d'échange »
- Monitoring Mobilité Belval*
- Groupe de travail « mobilité douce Belval »
- Groupe « mobilité des entreprises de Belval »
- 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)
- Comité de pilotage Bourmicht

au niveau international :

- CESGR
- SMOT Belgique
- EU-Spirit
- GT Transport du sommet de la Grande Région
- Commission mobilité du GECT Alzette-Belval

*pilotage/organisation par le Verkéiersverbond

3.5.3.4. La promotion des transports publics dans la Grande Région

Le Verkéiersverbond s'implique également pour les transports publics au-delà des frontières nationales et, depuis 2012, particulièrement pour une « Centrale de mobilité de la Grande Région ».

Il est Premier Bénéficiaire, et par là même gestionnaire financier et initiateur stratégique, du projet INTERREG « Stratégie de communication commune pour les transports publics transfrontaliers dans la Grande Région ». Il accueille dans ses bureaux la Chargée de projet

qui supervise la coopération et les relations avec les instances du Programme INTERREG. Le Verkéiersverbond a activement participé aux 6 Comités de Pilotage, ainsi qu'aux deux groupes de travail thématiques créés en 2013, le Groupe de Travail Communication et à la IT Task force.

Le Verkéiersverbond supervise le développement du site internet du projet qui accueillera une information multimodale et un calculateur d'itinéraire transfrontalier. Après comparaison de différentes technologies et une phase de test avec son partenaire lorrain, le Comité de Pilotage a retenu l'approche du réseau européen EU-Spirit comme fondement du calculateur d'itinéraire de la Grande Région. En qualité d'utilisateur expérimenté d'EU-Spirit, le Verkéiersverbond a fait bénéficier les partenaires wallons du projet d'un échange de bonnes pratiques.

Le Verkéiersverbond a parallèlement lancé un appel d'offre européen et travaille avec une agence de communication à la création d'une *corporate identity* pour augmenter la visibilité de l'offre de bus et de trains transfrontalière. Dans un esprit de concertation, les partenaires luxembourgeois, allemands, français et belges se sont accordés sur une marque et un logo. Le Verkéiersverbond applique d'ores-et-déjà la charte graphique et conçoit un projet pilote d'information voyageur pour les lignes transfrontalières luxembourgeoises. Ces éléments et le site internet seront présentés au public au printemps 2014 lors d'une campagne de promotion coordonnée dans la Grande Région.

3.5.3.5. Conventions intercommunales État – communes et conseil aux communes

3.5.3.5.1. Les conventions intercommunales État – communes

Dans le cadre de la convention intercommunales DICI (Développement intercommunal coordonnée et intégratif de l'agglomération sud-ouest de la Ville de Luxembourg) le Verkéiersverbond a participé activement à l'élaboration de nouvelles lignes de bus tangentielles reliant directement les points d'attractions au sud-ouest de la Ville de Luxembourg (projet pilote «transport en commun»).

D'autant plus, dans le cadre du projet pilote «gestion de stationnement» la cellule planification de la mobilité a su mettre en place un outil SIG pour le calcul dynamique du nombre des emplacements de stationnement autorisables en fonction de l'offre du transport en commun.

Concernant le concept de mobilité des communes avoisinantes de l'aéroport, nommé « Airregioun », le Verkéiersverbond a étroitement contribué au phasage de l'optimisation prévue de l'offre des transports en commun.

Le Verkéiersverbond a assisté aux présentations « Systementscheid pour l'axe central » dans les conseils communaux des six communes de la Nordstad.

Dans le cadre de la convention Uelzechtdall (vallée de l'Alzette), le Verkéiersverbond a participé à l'optimisation de la piste cyclable de l'Alzette (PC15).

En 2012, le Verkéiersverbond a été chargé d'organiser un monitoring du concept de mobilité pour le site de Belval. Ce monitoring est indispensable pour la mise en pratique de l'étude. Jusqu'à présent, cette plateforme d'échange entre les acteurs du site Belval et les responsables étatiques et communaux se sont réunis 5 fois. Le 1^{er} mai 2013, la nouvelle ligne de bus 15 du TICE, issue des recommandations du concept, a été mise en service. Un groupe de travail est chargé depuis juin 2013 de la mise en œuvre des infrastructures pour la mobilité douce.

3.5.3.5.2. Conférences régionales de transports

En coordination avec son Ministère de tutelle, le Verkéiersverbond a continué en 2013 d'intensifier le contact avec les communes en terme de mobilité notamment dans le contexte de la stratégie nationale sur la mobilité durable. Sept conférences régionales ont eu lieu dans l'objectif d'informer les communes et de faciliter l'échange concernant les sujets du transport en commun.

Un aspect important de ces conférences était l'harmonisation de l'image du transport public au Luxembourg grâce à une nouvelle forme d'affichage des horaires aux arrêts.

3.5.4. Promotions de nouvelles technologies – 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,
- la mise en place d'afficheurs dynamiques (FIA),
- l'extension du noyau concentrateur du Verkéiersverbond pour permettre d'interconnecter les systèmes des opérateurs,
- mise en place transversale des processus en termes de gestion de qualité.

Le projet global de télématique vise deux grands objectifs : la mise à disposition d'outils de gestion efficaces aux acteurs des transports publics d'une part, la mise à disposition d'informations en temps réel ainsi que d'une billetterie sécurisée et performante aux clients d'autre part.

Durant les années 2011 et 2012, le Verkéiersverbond a préparé et mené la soumission européenne pour la réalisation du projet global télématique. En décembre 2012, le Verkéiersverbond a signé le contrat avec la société ayant remporté la prédite soumission. Durant la première moitié de l'année 2013, les étapes significatives suivantes comme la mise en place des systèmes centraux ainsi que la validation du prototypage ont été complétées. Depuis juillet 2013, le déploiement dans 1140 bus prend son cours et en date du 31 décembre 2013, un total de 380 bus équipés peut être comptabilisé. Typiquement, les véhicules sont dotés d'un ordinateur, d'une console, d'un écran d'information pour passagers ainsi que de valideurs pour la billetterie.

Dans un futur proche les clients des transports publics pourront bénéficier d'informations en temps réel à bord des bus ; ces informations renseigneront les voyageurs par rapport aux arrêts desservis, la durée de parcours, ainsi que l'état des correspondances. Au-delà, les informations des transports publics seront disponibles via internet et via des applications dédiées pour smartphone.

3.5.5. 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 2013.

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 2013, l'APP a été téléchargée 100.000 fois. A la fin de l'année 2013, le nombre total de recherches d'itinéraire sur le site et dans l'application était de presque 20.000.000.

3.5.3.2. La centrale de mobilité en chiffres

Le premier tableau ci-dessous retrace l'évolution des contacts recensés à la Centrale de mobilité de 2009 à 2013, 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 4,1 %, s'explique par une 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 2009-2013

	2009	2010	2011	2012	2013	Variation 2013/2012
Contacts Guichet	343.925	359.021	363.709	413.690	434.593	5,0 %
Contacts par téléphone	42.453	52.408	55.707	54.667	53.406	-2,3 %
Contacts par e-mail	746	1.024	1.106	886	722	-18,5 %
Total contacts	387.124	412.453	420.522	469.243	488.721	4,1 %

Parallèlement, les ventes de titres de transport en termes de quantité stagnent. On remarque une diminution des ventes réalisées aux guichets des centrales de mobilité, compensée par une forte augmentation des ventes réalisées à travers les automates de vente. Par ailleurs,

via le nouveau canal de distribution par smartphone, M-Ticket, lancé en septembre 2013 par le Verkéiersverbond, 2.314 opérations de vente ont pu être enregistrées.

Statistiques des opérations de vente de la centrale de mobilité 2009-2013

	2009	2010	2011	2012	2013	Variation 2013/2012
Centrale de mobilité gare Luxembourg	173.217	203.856	226.087	267.561	259.132	-3%
Centrale de mobilité gare Belval-Université	0	431	2.100	4.135	3.773	-9%
Automates de vente	0	13.891	22.514	27.812	37.002	33%
M-Ticket					2.314	
Total opérations de vente	173.217	218.178	250.701	299.508	302.221	+/- 0%

3.5.6. 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 (stable par rapport à 2012) et avec l'Université du Luxembourg (+47 % par rapport à 2012, imputable à l'adaptation des tarifs).

3.5.6.1. Transit

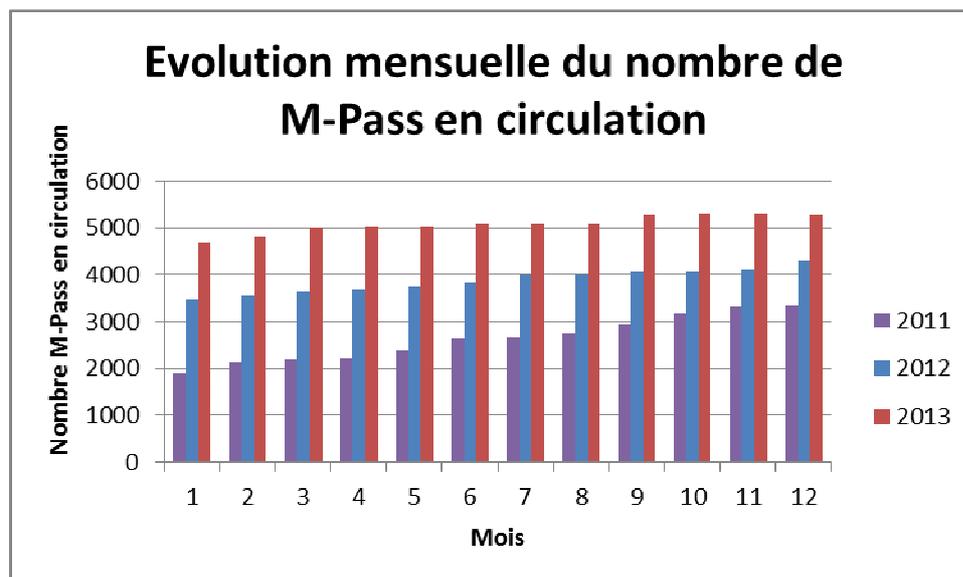
Par le biais d'une convention conclue en 2006, le Ministère des Transports a délégué au Verkéiersverbond la gestion et la commercialisation des espaces publicitaires dans les transports publics. L'objectif de cette convention est de commercialiser les surfaces des autobus des différentes entreprises effectuant des services de transport public sur le réseau RGTR. Les recettes provenant de la régie publicitaire au profit du Verkéiersverbond sont affectées à des projets liés directement au développement des transports publics. Transit, dont le volet administratif de la commercialisation est assuré par un sous-traitant, est rapidement devenu une source de revenu importante pour le Verkéiersverbond. En 2013, 1.092 (+/- 0%) affiches publicitaires ont ainsi été apposées pour 107 (-14%) clients différents. Le nombre de bus mis à disposition par les différents acteurs a connu une légère baisse pour atteindre le nombre de 346 (-18%) en 2013.

3.5.6.2. M-Pass

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

À noter qu'en 2013, le Verkéiersverbond a souscrit 11 nouvelles conventions M-Pass, concernant en tout 1.244 personnes. Ainsi, fin 2013, 5.277 M-Pass étaient en circulation,

répartis sur 115 entreprises. Il est à remarquer qu'en 2013, 10 partenaires n'ont pas renouvelé leur convention à l'échéance.



3.5.6.3. Diverses conventions

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

Les principales manifestations sportives soutenues en 2013 ont été le « Walfer Vollekslaf » et le « Escher Kulturlaf » et le Roadshow à Esch/Belval tous les trois 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 2013.

3.5.7. La communication

3.5.4.1. La stratégie de communication

La stratégie de communication du Verkéiersverbond pour les années à venir vise à augmenter les réflexes d'utilisation quotidiens d'usagers potentiels de l'offre des transports en commun pour les déplacements autres que professionnels.

En effet, d'un point de vue publicitaire, le Verkéiersverbond a, au cours de la décennie passée, réussi à instaurer quatre moyens de communiquer et de les faire connaître du grand public. Les campagnes de notoriété ont porté leurs fruits, et l'utilisation de la Mobilitéitszentral, de la Helpline, de notre site Internet et de l'application mobile ne cesse d'augmenter.

Sur le terrain, l'utilisation des transports en commun pour les trajets du domicile au travail peut être considérée comme généralement acceptée au point de surcharger certaines lignes

pendant les heures de pointe. Néanmoins, pour arriver au modal split 25/75 pour l'année 2020, un changement d'image des transports en commun est nécessaire. Faisant suite aux objectifs publicitaires atteints, nous préconisons une approche affective et conative pour les années à venir. L'objectif ici est de rendre attractif, de « faire aimer » l'offre des transports en commun et de la mettre en rapport direct avec le vécu personnel de l'utilisateur. Pour y arriver, le Verkéiersverbond fera passer des messages Lifestyle par différents moyens de communication et proposera des offres spécifiques qui inciteront à l'utilisation des transports publics.

Bien entendu ces objectifs s'inscrivent dans la durée et le Verkéiersverbond garde une approche globale de la communication.

3.5.4.2. Vers des supports et des gadgets en harmonie avec le concept du développement durable

Le Verkéiersverbond a procédé à un renouveau complet et exhaustif de son stock de gadgets et de publications afin de se présenter comme acteur conscient et responsable dans un domaine qui est un pilier d'un développement durable.

- Bics en papier 100% recyclé
- Bics en bois certifié FSC
- Brochures, dépliants et plaquettes en papier certifié 100% FSC
- Dépliants en papier 100% recyclé
- Sacoques en coton bio et FairTrade
- Livraisons en ville exécutées par un coursier à vélo
- Le Smartphone utilisé pour les prises de vue de la campagne M-Ticket est reconnaissable comme FairPhone

3.5.4.3. Campagne de notoriété / de sensibilisation

L'axe central de la communication était constitué d'une campagne de notoriété et de sensibilisation ayant comme objectif d'augmenter le nombre de clients qui se décident pour un abonnement mensuel voire annuel.

Avec le slogan « Looss et rullen », la campagne visait à communiquer un style de vie moderne et simple. Si vous êtes détenteur d'un abonnement, la panoplie des moyens de transports s'ouvre à vous. Elle s'est déclinée par des annonces dans la presse nationale, par deux spots diffusés en parallèle sur RTL Radio Lëtzebuerg et Eldorado, ainsi que d'un petit jeu vidéo en ligne, accompagné d'un concours permettant de gagner des abonnements mensuels. Pour compléter la partie audiovisuelle, un spot à été réalisé qui a été mis en ligne et diffusé sur RTL Télé Lëtzebuerg. La campagne a été très présente sur les réseaux sociaux, notamment sur Facebook. La page Facebook a acquis 1000 nouveaux likes durant la campagne qui durait 3 semaines. Le visuel a de même été diffusé sur les écrans installés dans les bus RGTR dans le cadre de notre projet M-Live et a été en format « full bus » dans le cadre du programme Transit. Notons par ailleurs, que notre campagne a été nominé aux Media Awards 2014 dans la catégorie CrossMedia.

3.5.4.4. Campagnes marketing

Campagne 1,50 €

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 que le spot radio produit pour cette action a été gagné le *Bronze Award* aux Media Awards 2013 dans la catégorie Radio.

Autofestival

Le *Verkéiersverbond* a saisi l'occasion de l'Autofestival 2013, pour lancer une petite action coup de poing déclinée par une annonce exclusive en quatrième de couverture de la brochure officielle de l'Autofestival, imprimée à 240.000 exemplaires et distribuée en toutes boîtes. L'annonce était créée de sorte à ressembler à une annonce classique pour voitures, sauf que pour la nôtre, nous présentions un bus avec tous les aspects techniques et ce de façon ludique. Il s'agissait d'une interprétation satirique de la surenchère que les constructeurs d'automobiles conduisent pour séduire les clients. L'annonce a alors été déclinée en carte postale reprenant le texte suivant sur le verso :

Salut!

Puisque tu envisages de vendre ta voiture au cours du Festival de l'Automobile, je te conseille de t'abonner aux transports en commun et d'utiliser leur APP pour trouver ton itinéraire idéal! C'est quand même beaucoup moins cher qu'une voiture! ;-)

Moien!

Wells du während dem Autofestival dâin Auto wëlls verkafen, roden ech dir, dir en Abonnement fir den ëffentlechen Transport zouzeleeën an hier Smartphone APP ze notze fir dâi Wee ze fannen. 't ass jo awer dâitlech méi bëlleg wéi een Auto! ;-)

Ton/Ta / Dâin *votre nom* / äeren Numm

Ces cartes postales ont par la suite été distribuées dans nos centrales de mobilité, et ce durant les 7 jours du Autofestival. En tout, 8.000 cartes postales et 8.000 bics Mobilitészentral ont ainsi été offerts aux clients de nos services.

M-Ticket :

Pour le lancement de notre application de billettique pour Smartphones M-Ticket, nous avons procédé à une campagne dénommée : M-Ticket, l'application qui vous ouvre les portes des transports publics. Le visuel présente un Smartphone sur lequel des portières de bus qui y sont attachées s'ouvrent pour dévoiler l'écran sur lequel se trouve notre application mobile. 750 affiches ont été placées dans les bus RGTR pour le lancement de l'action et 10.000 dépliants reprenant le visuel et imitant l'ouverture de portières de par leur système de pliage ont été distribués à 5 endroits stratégiques différents à travers le pays. Ces dépliants comportaient un code QR pour le téléchargement de l'application ainsi qu'un deuxième code

QR qui donnait droit à un ticket de courte durée gratuit pour les nouveaux utilisateurs de M-Ticket. Un spot radio a été réalisé et est passé sur RTL Radio Lëtzebuerg et sur Eldoradio.

3.5.4.5. Mam Vëlo op d'Schaff

Depuis la première édition en 2008, **plus de 6000 personnes ont participé** à cette action de sensibilisation qui vise à motiver des salariés ou élèves à parcourir le trajet maison-travail/école en vélo, et ce au moins 15 fois endéans les dates de début et de fin de l'action.

Le bilan de l'édition 2013 était remarquable : Avec un total de 424 équipes nous avons presque quadruplé le nombre de participants de 2012. Ces équipes ont parcouru presque 300.000 km en vélo et ont ainsi épargné 74 tonnes de CO2 à l'environnement. Dans la catégorie « Trophée pour l'entreprise/l'école cyclophile 2013 », le Parlement européen Luxembourg et le Lycée classique de Diekirch ont été récompensés pour leurs efforts ayant conduit au nombre élevé d'employé(e)s et écoliers/ères participants dans leurs établissements.

La nouveauté en 2013 : Les inscriptions ont pu se faire en ligne, ainsi que la gestion du calendrier de participation.

3.5.4.6. 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 :

- 14.01.13 Présentation et Formation RBS Itzig
- 16.01.13 Présentation et Formation RBS Itzig
- 09.03.13 Stand MZ Schoulfoire Parc Housen
- 14.03.13 Stand MZ Porte Ouverte Uelzecht Lycée
- 03-10.05.13 Stand MZ Foire du printemps
- 06.05.13 Stand MZ KPMG Kirchberg Philharmonie
- 02.06.13 Stand MZ Lernfest
- 29-30.06.13 Stand MZ Rock A Field
- 30.06.13 Stand MZ Fête du Vélo
- 24.07.13 Gala Tour de France (distribution de gadgets)
- 15.09.13 Stand MZ En Dag am Uelzechtdall - Alles ronderëm de Vëlo
- 15.09.13 Ouverture exceptionnelle MZ Belval - Roadshow
- 16.09.13 Stand MZ Reha-Zenter
- 17.09.13 Stand MZ Ravitaillement Cyclistes
- 18.09.13 Stand MZ 'Mobilité Réduite' Tramsmusée
- 19.09.13 Stand MZ zone piétonne Differdange
- 27-29.09.13 Stand MZ Oekofoire
- 06.10.13 Walfer Vollékslaaf (distribution de gadgets)
- 04.10.13 Stand MZ EU Newcomers Day
- 15.10.13 Stand MZ Santé et Sécurité au Travail, Hôpital Kirchberg

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

- 22.10.13 Présentation M-Pass Clearstram
- 10.09.13 Présentation M-Pass Deloitte
- 10.12.13 Présentation M-Pass ELCO
- 17.04.13 Présentation M-Pass fond National de la Recherche
- 10.12.13 Présentation M-Pass Telindus
- 11.03.13 Présentation M-Pass Ville de Luxembourg

3.5.4.7. 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 2013 avait comme slogan « Propper Loft, dir sitt um Zuch ». 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 2013 était présenté lors de la conférence de presse au Ministère du Développement durable et des Infrastructures le 11 septembre 2013 à 14h30, en présence du Ministre du Développement durable et des infrastructures, M. Claude Wiseler, du Président du Syvicol, M. Emile Eicher, du Président du Conseil d'administration du Verkéiersverbond M. Romain Diederich et du Directeur général du Verkéiersverbond M. Gilles Dostert.

15.09 - STAND Vëlofest Steinsel

Nos conseillers en mobilité étaient présents pendant toute la journée.

16.09 - Action de sensibilisation "Mr. & Ms. Mixalot"

Ici les usagers des transports publics avaient la possibilité de se présenter comme des personnes ayant compris l'importance des modes de transport alternatifs, et ont pu se faire photographier en tenant dans leurs mains des modèles réduits des différents moyens de transports utilisés pour arriver au travail. Ces photos ont alors été publiées sur la page Facebook M-Lifestyle du Verkéiersverbond. Libre aux participants alors de les « liker » et de les « sharer » à volonté. Le lancement de cette action a eu lieu le lundi 16 septembre à 16h00 et à été accessible durant toute la semaine.

16.09 - STAND Rehazenter

Nos conseillers en mobilité étaient présents de 10h00 à 16h00

17.09 – Journée Mobilité Douce

- Ravitaillement pour les cyclistes

Une action conjointe du Verkéiersverbond, de la Ville de Luxembourg et de la LVI. Un ravitaillement de cyclistes, intitulé « E Kado fir de Vëlo », a intercepté les cyclistes passant par le Rond-Point Schuman et qui traversent le pont « Al Bréck », et ce dès 7h00 du matin. Cette action a eu comme résultat plus de 600 cyclistes ravitaillés.

- Point Presse: Présentation de la nouvelle brochure "Mam Vëlo op d'Schaff"

A 10h00 du matin, un guide d'utilisateur pour cyclistes et intéressés, brochure forte de 48 pages, a été présentée.

- Mam Vëlo op d'Schaff - bilan et remise des prix

La remise des prix de la grande action « Mam Vëlo op d'Schaff... oder an d'Schoul » s'est déroulée dans l'Auberge de Jeunesse de la Ville de Luxembourg. Ici, le Verkéiersverbond a invité plus de 100 gagnants et sponsors du concours pour terminer cette édition 2013 en beauté.

18.09 - Conférence de presse «Education à la mobilité»

C'est lors de cette conférence que le Verkéiersverbond a présenté son action la plus importante de la semaine. L'importance est d'ailleurs marquée par la présence de trois ministères : le ministère du Développement durable et des Infrastructures, le ministère de l'Education et de la Formation professionnelle et le ministère de la Famille et de l'Intégration. Le Verkéiersverbond a présenté son action d'éducation à la mobilité "Den Trollmops ass mobil" qui est destiné à des enfants du premier et du deuxième cycle de l'école primaire.

18.09 - STAND: Après-midi de la Mobilité réduite

Nos conseillers en mobilité étaient présents de 14h30-18h00 et présentaient des informations sur les solutions pour personnes à mobilité réduite et le travail réalisé par le Verkéiersverbond sur les recommandations d'aménagement d'arrêts de bus lors de cette action organisé conjointement par la Ville de Luxembourg, Info-Handicap, Adaph, Rehazenter, ACL et le Verkéiersverbond. Présentation du film «Mobilité pour tous» et démonstration des aménagements des bus AVL et de voitures adaptées pour personnes à mobilité réduite.

19.09 - Action Marketing «Prenez votre P+R le plus proche»

Distribution d'un dépliant offrant plus d'informations sur l'emplacement des différents P+R à travers le pays. L'idée était de motiver tout un chacun de prendre le P+R le plus proche de chez soi.

19.09 - Conférence de presse «M-Ticket»

Le Verkéiersverbond a présenté sa nouvelle application pour Smartphones.

19.09 - STAND: Zone piétonne Differdange

Nos conseillers en mobilité étaient présents de 14h30 à 18h30

20.09 - Conférence «Fortschritt & Fortbewegung»

Le Verkéiersverbond a invité à sa grande conférence « Mobilité et progrès » au cours de laquelle trois orateurs ont présenté les sujets « Mobilité durable dans les régions rurales » (A. Sielicki), « Quel degré de multimodalité est souhaitable et/ou nécessaire? » (W. Kieslich) et « L'urbanisme et le vélo - Une symbiose par le design ». Ce dernier discours a été tenu par le gourou de la mouvance cycliste danoise, le fondateur de l'entreprise Copenhagenize.eu, M. Colville Andersen. Le Verkéiersverbond a d'ailleurs su gagner le parrainage de la conférence par l'Ambassadeur du Danemark au Luxembourg Mme Louise Bang Jespersen suite à l'engagement de cet orateur.

21.09 - Journée réservée spécialement aux activités des communes

22.09 - In town without my car Day

27. - 29.09 - STAND: OEKOFOIRE

Nos conseillers en mobilité étaient présents avec un stand présentant notre action "Education à la mobilité" destinée aux jeunes. De plus, sur proposition du Verkéiersverbond, le Comité des Usagers avait aussi une présence sur le Stand.

3.5.4.8. L'éducation à la mobilité

En 2013, le Verkéiersverbond a lancé son projet d'éducation à la mobilité « Den Trollmops ass mobil ! ». Cette campagne de communication dirigée vers les enfants et jeunes gens vise à semer l'idée de l'approche multimodale et alternative de la mobilité dès le plus jeune âge.

Soucieux de renforcer les compétences sociales des jeunes enfants en matière d'utilisation des transports publics, le Verkéiersverbond en tant qu'établissement public a commandé et produit un jeu de société et un livret destinés à différentes tranches d'âge. Deux versions de règles permettent au jeu d'être joué par des enfants du 2^e cycle et par des adolescents et adultes.

La démarche entreprise par le Verkéiersverbond est inédite. C'est la première fois que l'éducation à la mobilité est l'objet d'un projet au niveau national. C'est avec l'accord du Ministère de l'Education nationale et de la formation professionnelle et du Ministère de la Famille et de l'Intégration que le Verkéiersverbond a fait parvenir gratuitement un exemplaire du jeu par classe de deuxième cycle et un livret par enfant du premier et du deuxième cycle.

Le Verkéiersverbond permet ainsi au personnel enseignant et éducatif de traiter le sujet de la multimodalité, concept porteur d'avenir, dans les classes et au sein des Maisons Relais.

Le jeu demande aux jeunes de faire des choix de mobilité, et quelques règles simples font de ce choix une aventure pédagogique pour des enfants, qui sont alors instruits de façon ludique à penser l'approche modale de la mobilité et par conséquent complètent leurs compétences sociales.

3.5.4.9. Les publications du Verkéiersverbond

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

- Plaquette « La Semaine Européenne de la mobilité »
- Brochure « Mam Vëlo op d'Schaff – Un guide d'utilisateur »
- Dépliant « M-Ticket » avec offre gratuite
- Livret éducatif « Den Trollmops ass mobil »
- Jeu de société « Den Trollmops ass mobil – D'Spill »

Les publications parues sous la régie du Verkéiersverbond au cours de l'année :

- Brochure « Tarifs et bons tuyaux »
- Brochure « M-Pass »
- Dépliant « M-Live »
- Dépliant « Mam Vëlo op d'Schaff... oder an d'Schoul »
- Dépliant « Mobilitéitserzéihung – E Projet vum Verkéiersverbond »
- Dépliant « M-Ticket » sans offre gratuite

3.5.4.10. 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).

En 2013, le Verkéiersverbond, sur initiative de la CFL et de la Police Grand-Ducale était présent au passage à niveau à Bertrange afin de sensibiliser aux dangers d'un tel endroit.

3.5.4.11. Autofasten

Comme chaque année, le Verkéiersverbond était partenaire de l'action « Autofasten »

4. Transports aériens

4.1. Direction des transports aériens

4.1.1. Volet international

4.1.1.1. Conseil européen

La direction des transports aériens a assisté en 2013 aux groupes de travail du Conseil européen afin de discuter de :

- La proposition de règlement portant sur les rapports des événements dans l'aviation civile

Par cette proposition, la Commission européenne souhaite harmoniser la qualité des systèmes de rapport des événements et de traitement de ceux-ci à travers l'UE. Sans être confronté à des dispositions vraiment problématiques, le Luxembourg a veillé notamment à éviter que ne soient créées des charges administratives additionnelles inutiles au détriment de l'administration et l'industrie et à maintenir l'équilibre entre le principe de just culture qui est nécessaire pour inciter les agents concernés à soumettre des rapports et les prérogatives de la législation pénale. Dans sa réunion du 10 juin 2013, le Conseil européen a adopté une orientation générale.

- La proposition de règlement relative aux droits des passagers aériens

Avec cette proposition la Commission européenne vise notamment à clarifier les imprécisions du règlement existant et à combler ses lacunes ayant causé des problèmes sérieux de mise en œuvre. Une jurisprudence abondante en a découlé tant au niveau européen qu'au niveau national. La Commission s'est d'ailleurs très fortement inspirée de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne.

Les ministres ont tenu un débat d'orientation au Conseil du 29 octobre 2013. A cette occasion l'importance que revêt un juste équilibre entre les droits des passagers et la nécessité d'éviter des coûts excessifs pour les transporteurs aériens a été clairement soulignée. Le Ministre est intervenu en faveur d'une réglementation claire et efficace avec le but de dégager une réelle amélioration des droits au profit des passagers aériens et d'éviter de faire porter exclusivement les charges sur les compagnies régionales.

Malgré les efforts considérables déployés par la présidence lituanienne en termes de réunions et de compromis, elle n'a pas réussi à élaborer des solutions satisfaisantes et les ministres ont du se satisfaire de prendre note de l'état du dossier au Conseil du 5 décembre 2013.

- L'Accord UE avec le Brésil

La situation de blocage provoquée par le refus de la partie brésilienne de signer l'accord paraphé en mars 2011 n'a pas vraiment évolué au courant de l'année 2012. Sur insistance de la Commission avec le soutien actif du Luxembourg, les Etats membres ont progressivement abandonné leurs positions hostiles à l'égard des demandes brésiennes et ont fini par accepter reprendre les négociations même si l'accord avait déjà été paraphé. Les

dispositions portant sur les services de cargo only qui intéressent directement le Luxembourg n'ont pas été remises en cause. Les ministres ont adopté une décision au Conseil du 5 décembre 2013 visant à étendre le mandat de négociations de la Commission.

Par ailleurs, les ministres réunis en Conseil le 10 octobre 2013 ont adopté une décision de prolonger la durée d'existence de l'entreprise commune SESAR (Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien) qui est un programme de recherche en matière de gestion du trafic aérien accompagnant donc la mise en place technique du Ciel Unique européen.

4.1.1.2. Commission européenne

La direction des transports aériens a assisté à une discussion avec la Commission européenne concernant le projet des lignes directrices en matière d'aides d'Etat pour les aéroports et les compagnies aériennes.

4.1.1.3. FABEC (Functional Airspace Block Europe Central)

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 Grand-Duché de Luxembourg a présidé le conseil FABEC en 2013 avec comme objectif de faire avancer considérablement le projet tout en respectant les différentes sensibilités nationales dans le dossier. Des réunions bilatérales ont ainsi été tenues avec les Ministres de chaque Etat-membre du FABEC.

4.1.1.4. 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, 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 Findel 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 de la République populaire de Chine et de la République de Turquie. Se sont rajoutées les visites effectuées par d'autres États tels que la République du Turkménistan, la République du Mali, la République démocratique du Congo et la République du Congo dans le cadre de la négociation ou de la signature d'accords aériens.

4.1.2. Volet national

4.1.2.1. Aéroport de Luxembourg

L'année 2013 a été marquée pour l'aéroport de Luxembourg par une augmentation très significative du nombre de passagers et une ouverture vers de nouvelles destinations internationales.

Plus que jamais l'aéroport de Luxembourg se montre attractif pour les clients et les compagnies aériennes. Cette année se démarque avec non seulement les compagnies aériennes fidèles mais aussi la confirmation de l'implantation de Easyjet et l'arrivée de nouvelles compagnies comme Turkish Airlines et Vueling.

4.1.2.1.1. Passagers

L'année 2013 restera une année de record avec le franchissement du cap des 2 millions de passagers au mois de novembre pour atteindre pratiquement 2,2 millions de passagers soit une croissance de plus de 14,5% par rapport à l'année précédente.

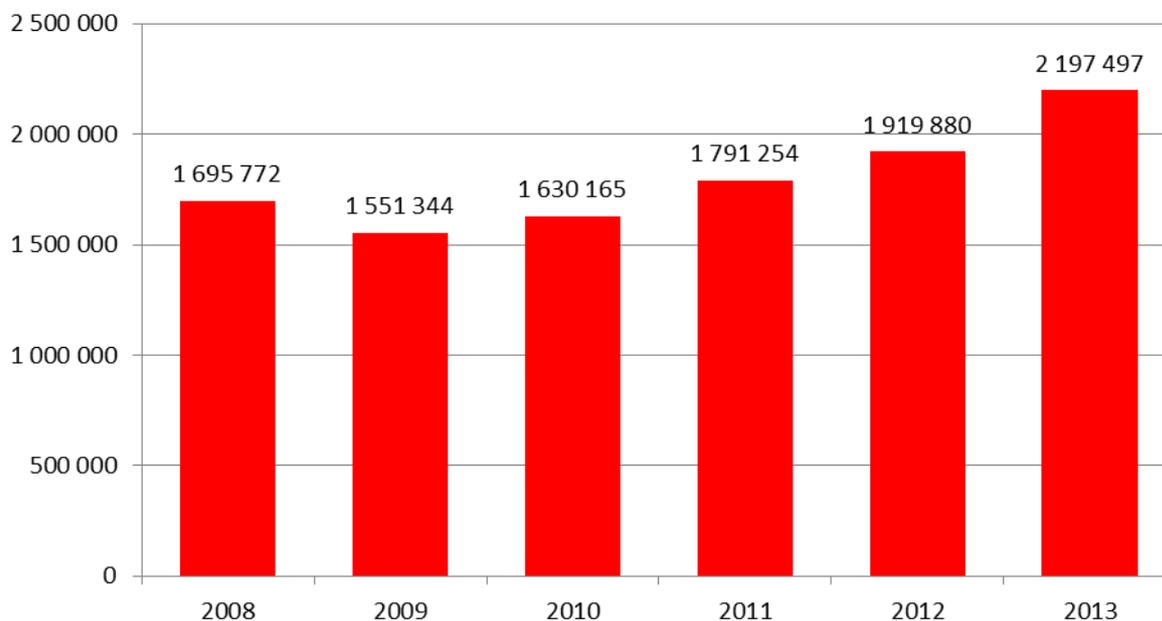
La plupart des compagnies aériennes ont participé à cette croissance telle que Luxair avec une progression de leurs passagers de 10%, British Airways avec 19%, KLM avec 7% ou encore TAP Portugal avec 9% de croissance par rapport à l'année précédente.

Certaines compagnies ont aussi nouvellement desservi l'aéroport en 2013 comme Vueling avec des vols vers Barcelone à raison de 4 rotations par semaine ou encore Turkish Airlines qui effectue 4 rotations par semaine depuis le mois de juin vers Istanbul.

Présente depuis décembre 2012, Easyjet a démarré 3 rotations par semaine à destination de Londres Gatwick, pour ajouter depuis avril deux nouvelles rotations. Easyjet relie aussi Milan à raison de 4 rotations par semaine depuis l'été 2013.

A la fin de l'année 2013, cette compagnie a également ouvert 4 nouvelles rotations par semaine à destination de Lisbonne pour la saison hiver.

Evolution annuelle des passagers :



4.1.2.1.2. Cargo

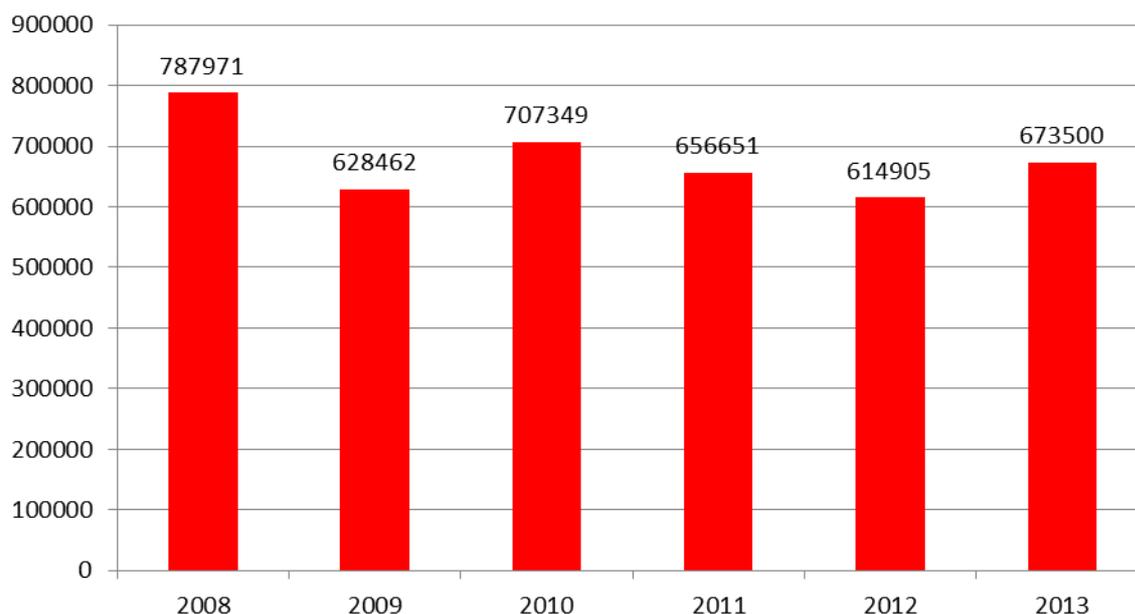
La plate-forme de fret a aussi connue une évolution du tonnage avec une augmentation de presque 10% pour atteindre 673.500 tonnes traitées. Après 2 années successives de baisse, le tonnage traité n'atteint pas encore celui de 2010 mais est supérieur à celui de 2009.

Cargolux enregistre la meilleure performance avec une augmentation de plus 14%, ainsi que China Airlines avec plus de 4%, contribuant à ce retour vers la croissance du tonnage traité.

Au mois d'avril, Luxair Cargo a inauguré et mis en service un «Pharma & healthcare hub». Luxair Group a ainsi investi 4 millions d'euros dans un centre dédié au stockage et au transit de fret de produits pharmaceutiques et médicaux. Il s'agit d'un espace dédié de 3.000 m² divisée en deux zones, la première d'une surface de 2.200 m² à température constante comprise entre 15 et 25 °C et une deuxième zone de 818 m² à température comprise entre 2 et 8 °C ainsi que des cellules réfrigérées dans le système de stockage des palettes.

Avec ce développement, la plate-forme aéroportuaire constitue un hub européen incontournable pour les produits pharmaceutiques et médicaux.

Evolution annuelle du tonnage :



4.1.2.1.3. Gestion immobilière

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

En 2013, le projet de construction de nouveaux hangars pour l'association Luxembourg Air Rescue est rentré dans une phase concrète de réalisation. Grâce au terrassement, la préparation du terrain pour la construction a été effectuée.

Une zone délimitée qui englobe les activités des différentes sociétés et clubs de l'aviation sportive, pilotes privés et forces de l'ordre ainsi que Air Rescue a été conçue sur la zone nommée P5/P6. L'objectif de la création de cette zone est d'alléger les contrôles d'accès et d'inspection-filtrage. Ce projet comporte l'installation de clôtures aéroportuaires, la mise en place de portails coulissants donnant accès au taxiway et placés sous surveillance de caméras infrarouges, la création des postes de nouveaux postes de contrôle avec accès pour les piétons ainsi que pour les véhicules, la création d'un poste de contrôle à proximité de la voie interne, les travaux d'infrastructure pour les câblages et les travaux de génie technique. La mise en service de cette zone délimitée est planifiée au cours du mois de mars 2014.

Le projet de construction du « Freeport » s'est concrétisé avec la construction du bâtiment et l'achèvement du gros-œuvre. Ce complexe va aider à dynamiser la zone aéroportuaire mais aussi le marché de l'art et ses liens avec la finance qui se développent au Luxembourg, le bâtiment est également conçu pour accueillir des expositions. La date de mise en service de cette nouvelle activité est prévue pour le mois de septembre 2014.

lux-Airport a été mandaté pour réaliser une étude stratégique pour définir une politique et commerciale axée sur un développement ciblé et cohérent d'activités apportant une plus-value indépendamment des intérêts des différents opérateurs impliqués.

Dans le cadre de cette étude, un concept pour la remise en exploitation du Terminal B est à élaborer pour répondre aux développements de l'aéroport et aux évolutions des différentes compagnies aériennes.

4.1.2.1.4. Situation financière

L'aéroport de Luxembourg a maintenu tout au long de l'année 2013 une politique d'investissement étendue afin de garantir l'attractivité du site, le bon fonctionnement entre les différents acteurs du site aéroportuaire tout en respectant la conformité de la réglementation européenne en termes de sûreté aéroportuaire.

lux-Airport a notamment investi dans la mise en place d'une nouvelle zone délimitée afin d'améliorer le fonctionnement de l'aviation générale et sportive sur le site aéroportuaire. Aussi dans le cadre de la sûreté aéroportuaire, lux-Airport a procédé en 2013 à des investissements dans le contexte de la mise en vigueur de la nouvelle réglementation européenne concernant l'inspection filtrage des liquides, aérosols et gels mise en place 31 janvier 2014.

lux-Airport a aussi investi dans la mise en place d'un masterplan ayant notamment pour but une planification stratégique durable du site aéroportuaire. Ce masterplan servira d'instrument pour la planification des différents investissements futurs en tenant compte des besoins liés à l'évolution de l'aéroport afin de garantir une utilisation adéquate et efficace des différentes zones aéroportuaires dans le futur.

La société de l'aéroport de Luxembourg fera face en 2014 à de nombreux investissements afin de maintenir les infrastructures techniques et les activités opérationnelles mais aussi afin de développer le site aéroportuaire de façon durable.

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. Elle a notamment procédé à l'élaboration de l'avant-projet de loi portant modification de la loi organique de l'Administration de la navigation aérienne.

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. 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 au cadre de l'audit se posent, voire si des points sont soulevés qui concernent plusieurs départements ou toute la DAC.

Suite à des réunions préalables, le bureau a organisé 1 réunion en janvier 2013 avec la Division Coordination & Organisation du CTIE aux fins de présenter au personnel de la DAC une présentation exhaustive des fonctionnalités et du fonctionnement les étapes de workflow/modelling nécessaires lors d'une implémentation d'un système de process management (BPM) au sein de la DAC. Le projet BPM a été mis en attente en faveur de la mise en place de la GED SIDOC (gestion électronique des documents) pour lequel un traitement prioritaire avait été demandé et accordé au cours de l'année. La réunion stratégique pour lancer le projet GED a été tenue au mois de novembre.

Dans l'accomplissement de sa mission de coordination et dans son rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (NMC), 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 NMC a participé au Workshop on the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Continuous Monitoring Approach (CMA) du 13 au 15 mars 2013 à Paris traitant les dernières mises à jour des outils et fonctionnalités afin de supporter l'USOAP CMA.

Le bureau de la coordination générale participe également aux réunions du groupe ICAO ABIS NMC qui sont tenus bi annuellement et a participé aux fins de cette tâche au meeting ICAO-ABIS NSOC-NMC du 10 au 11 avril 2013 à Dublin et a organisé celui du 15 octobre 2013 à Luxembourg. Les sujets traités concernaient l'évolution du cadre en ligne de l'OACI tel que l'EFOD (Electronic Filing Of Differences) et l'iStars, de l'évolution vers la USOAP CMA, le Safety Tools User Group, des outils USOAP CMA, du Safety Management Panel et de l'Annexe 19 y relative de l'OACI, le SMS et SSP, les modifications apportées par l'EASA aux inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) no 216/2008 inspections de standardisation et par le 628/2013 ainsi que les TOR (terms of reference) du groupe.

Le bureau a également participé au 2nd EC/EASA NMC Meeting afin de d'affiner en commun entre Etats membres et l'EASA les modalités d'application et la position européenne par rapport aux données coordonnées à soumettre à l'OACI 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'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, de la Commission européenne (comités de comitologie AVSEC/CielUnique/EASA), de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et d'Eurocontrol.

Le département juridique a assuré le volet du contentieux administratif et des recours gracieux.

Par ailleurs, tout au long de l'année 2013, 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 suivants sont entrés en vigueur au courant de l'année 2013 dans le cadre de la réalisation du Ciel unique européen :

- Règlement (UE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE
- Règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau
- Règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne
- Règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien
- Règlement d'exécution (UE) n° 628/2013 de la Commission du 28 juin 2013 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission
- Règlement d'exécution (UE) n° 657/2013 de la Commission du 10 juillet 2013 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 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 la sûreté aérienne

4.2.2.2.1. Textes européens

Les textes européens suivants sont entrés en vigueur au courant de l'année 2013 en matière de sûreté :

Règlements :

- Règlement d'exécution (UE) n°104/2013 de la Commission du 4 février 2013 modifiant le règlement (UE) n°185/2010 en ce qui concerne l'inspection/filtrage des passagers et des personnes autres que des passagers au moyen d'un équipement de détection de traces d'explosifs associé à un détecteur de métaux portatif
- Règlement d'exécution (UE) n°189/2013 de la Commission du 5 mars 2013 modifiant le règlement (UE) n°185/2010 en ce qui concerne le régime du chargeur connu
- Règlement (UE) n°245/2013 de la Commission du 19 mars 2013 modifiant le règlement (CE) n°272/2009 en ce qui concerne l'inspection-filtrage des liquides, aérosols et gels dans les aéroports de l'Union européenne
- Règlement d'exécution (UE) n°246/2013 de la Commission du 19 mars 2013 modifiant le règlement (UE) n°185/2010 en ce qui concerne l'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels dans les aéroports de l'Union européenne
- Règlement d'exécution (UE) n°654/2013 de la Commission du 10 juillet 2013 modifiant le règlement (UE) n°185/2010 en ce qui concerne les listes de contrôle pour la validation UE de sûreté aérienne des entités de pays tiers
- Règlement d'exécution (UE) n°1103/2013 de la Commission du 6 novembre 2013 modifiant le règlement (UE) n°185/2010 en ce qui concerne la reconnaissance de l'équivalence des normes de sûreté des pays tiers
- Règlement d'exécution (UE) n°1116/2013 de la Commission du 6 novembre 2013 modifiant le règlement (UE) n°185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques

Décisions :

- Décision d'exécution C(2013) 511 de la Commission du 4 février 2013 modifiant la décision C(2010) 774 de la Commission en ce qui concerne l'inspection filtrage des passagers et des personnes autres que les passagers au moyen d'un équipement de détection de traces d'explosifs associé à un détecteur de métaux portatif
- Décision d'exécution C(2013) 1587 de la Commission du 19 mars 2013 modifiant la décision C(2010) 774 de la Commission en ce qui concerne l'inspection filtrage des liquides. Aérosols et gels dans les aéroports de l'Union européenne
- Décision d'exécution C(2013) 4180 de la Commission du 9 juillet 2013 modifiant la décision C(2010) 774 de la Commission en ce qui concerne le fret et le courrier aériens

- Décision d'exécution C(2013) 7275 de la Commission du 6 novembre 2013 modifiant la décision C(2010) 774 de la Commission en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques

4.2.2.2.2. Textes nationaux

Règlement grand-ducal du 25 avril 2013 fixant les conditions d'agrément des agents habilités, des chargeurs connus et des fournisseurs habilités ainsi que les conditions de désignation des clients en compte en matière de contrôles de sûreté aérienne

Le règlement grand-ducal précité a été publié le 29 avril 2013 au Mémorial A et est entré en vigueur le 3 mai 2013.

Il intervient dans le cadre des activités aéroportuaires liées au maniement du fret et du courrier.

Le règlement sous rubrique a remplacé dès son entrée en vigueur l'ancien règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les conditions d'agrément des agents habilités et des chargeurs connus ainsi que les conditions de désignation des clients en compte en matière de contrôles de sûreté aérienne.

En effet, en raison de modifications successives et significatives au sujet du fret et du courrier, et afin d'aligner la législation nationale à la législation européenne applicable en la matière, il y a eu nécessité d'agir dans le même sens au niveau national afin de ne plus être en déphasage avec l'évolution de la législation européenne qui prime sur la législation nationale.

Le règlement sous rubrique intervient dans le cadre des activités aéroportuaires liées au maniement du fret, du courrier et d'approvisionnements de bord et vise à spécifier, définir et à compléter au niveau national les normes de base communes et les mesures détaillées applicables aux activités du fret, du courrier et d'approvisionnements de bord telles que prévues par la réglementation européenne pertinente en la matière. Il établit également le régime de transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union européenne au départ d'un aéroport d'un pays tiers (régime ACC3) et oblige les compagnies aériennes à respecter la réglementation européenne applicable en la matière.

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 son dixième et onzième tirets du paragraphe 3 de l'article 17 qui disposent que la Direction de l'Aviation Civile a pour missions la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus, ainsi que la fixation des conditions de reconnaissance des clients en compte et des fournisseurs connus.

Règlement grand-ducal du 3 octobre 2013 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 17 octobre 2013 au Mémorial A et est entré en vigueur le 21 octobre 2013.

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 18 septembre 2012 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables. En effet, en raison de développements récents au sujet des zones délimitées et afin d'aligner la législation nationale à la législation européenne applicable en la matière, il y a eu nécessité d'agir au niveau national afin de ne plus être en déphasage avec l'évolution de la législation européenne qui prime sur la législation nationale.

Le règlement grand-ducal sous rubrique a à cet effet créé la zone délimitée P5/P6 à l'aéroport de Luxembourg et a clarifié les conditions d'accès à cette zone. Selon la réglementation européenne relative à ce sujet, il appartient à l'autorité compétente de définir les conditions de fonctionnement des zones délimitées. Ceci est d'autant plus vrai que le principe de la zone délimitée est basé sur l'évaluation du risque et se doit donc impérativement de tenir compte de la situation globale de l'aéroport. La finalité de cette zone délimitée créée est de faciliter le déroulement d'un certain nombre d'activités aéroportuaires non liées ou liées seulement de loin au transport public commercial.

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 1^{er} 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.

4.2.2.3. La réglementation en relation avec les aérodromes

Règlement ministériel du 7 janvier 2013 déterminant les modalités d'exécution du règlement grand-ducal du 12 mai 2012 portant publication et exécution de l'annexe 14, Volume I, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale

4.2.2.4. La réglementation en relation avec les opérations aériennes

Règlement (UE) n°800/2013 de la Commission du 14 août 2013 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

4.2.2.5. La réglementation en relation avec la certification d'équipement aéronautique

Règlement (UE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

4.2.3. Le département des relations internationales et des affaires économiques

Au cours de l'année 2013 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 2013 des délégations en provenance de la Libye, du Turkménistan, du Kazakhstan, du Mali, du Paraguay, de la République Démocratique du Congo, de l'Angola et du Burkina Faso.

4.2.3.1. 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 2013.

4.2.3.2. Assemblée générale de de l'OACI

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 2013, l'Assemblée s'est déroulée du 22 septembre au 5 octobre 2013. Le Luxembourg y était représenté par un fonctionnaire de la Direction de l'Aviation Civile.

4.2.3.3. ICAN (International Civil Aviation Negotiations)

La Direction de l'Aviation Civile était également présente à la conférence ICAN 2013 (International Civil Aviation Negotiations), organisée par l'OACI à Durban en Afrique du Sud. Lors de cette conférence, qui se tenait du 9 au 13 décembre 2013, le Luxembourg a rencontré le Bangladesh, le Cambodge, le Cap Vert, l'Indonésie, la Nouvelle Zélande, le Sénégal, l'Ouganda, l'Uruguay et le Tchad.

4.2.3.4. Droits de trafic

4.2.3.4.1. Commercial Operations – Schedule Requests

Requests in total: 64

Cargo: 27

Pax: 37

Operator's Origin and Name

1. **AUSTRIA (2):** Austrian Airlines (2)
2. **AZERBAIJAN (1):** Silk Way West Airlines (1)
3. **BANGLADESH (2):** Biman Bangladesh Airlines (2)
4. **CANADA (2):** Air Canada (2)
5. **CHINA (6):** China Airlines (3), Yangtze River Express (3)
6. **ETHIOPIA (13):** Ethiopian Airlines (13)
7. **GERMANY (4):** Hahn Air Lines (2), Lufthansa (2)
8. **ITALY (2):** Alitalia (2)
9. **MAURITIUS (2):** Air Mauritius (2)
10. **NETHERLANDS (2):** KLM Cityhopper (2)
11. **NORWAY (1):** Norwegian Air Shuttle (1)
12. **POLAND (2):** LOT-Polish Airline (2)
13. **PORTUGAL(2):** TAP / PGA (2)
14. **QATAR (3):** Qatar Airways (3)
15. **SPAIN (3):** Vueling Airlines (1), Air Europa (2)
16. **SWEDEN (2):** SAS (2)
17. **SWITZERLAND (2):** Swiss International Air Lines (2)
18. **TURKEY (5):** Turkish Airlines (5)
19. **UNITED KINGDOM (9):** Atlantic Airlines (2), British Airways (2), Cityjet (2), Easy Jet (3)
20. **USA (4):** Atlas Air (2), American Airlines (2)

4.2.3.4.2. Commercial Operations – Ad-hoc requests

Requests in total: 280

Operations: 302

Cargo Operations: 198

Passenger Operations: 82

DGR: 9

Operator's Origin and Name

1. **ANGOLA (2):** Jetair LDA (2)
2. **AUSTRIA (2):** Austrian Airlines AG (2)
3. **AZERBAIDJAN (37):** Silk Ways West Airlines (35), Silk Ways Airlines (1), Azerbaijan Airlines (1)
4. **BELGIUM (4):** Jetairfly (3), Brussels Airlines (1)
5. **BULGARIA (1):** Air Bright (1)
6. **CANADA (1):** Skyservice (1)
7. **CHINA (9):** China Southern Airlines (4), Yangtze River Express Airlines (3), China Airlines (2)
8. **CZECH REPUBLIC (1):** Travel Service (1)
9. **EGYPT (1):** Smart Aviation (1)
10. **ETHIOPIA (7):** Ethiopian Airlines (7)
11. **FRANCE (8):** Europe Airpost (1), HOP! (1), Corsair (2), EFFljets (1), Dynami Aviation (1), Ixair (1), Air Caraibes Atlantique (1)
12. **GEORGIA (1) :** Georgian Airways (1)
13. **ISRAEL (1) :** C.A.L. Cargo Air Lines (1)
14. **ICELAND (3):** Air Atlanta Icelandic (3)
15. **ITALY (1):** Blue Panorama (1)
16. **LEBANON (2):** Trans Mediterranean Airways – TMA Cargo (2)
17. **LITHUANIA (1):** Dat Lite (1)
18. **MOLDOVA (1):** Air Moldova (1)
19. **MONTENEGRO (1):** Montenegro Airlines (1)
20. **NETHERLANDS (1):** Catalina (1)
21. **RUSSIA (81):** Airbidge Cargo Airlines (38), Volga – Dnepr Group (11), Tulpar Air (1), Aeroflot Russian Airlines (22), Atran Airlines (1), Yakutia Aircompany (2), Gazpromavia Aviation Company (3), Jet Air Group (2), Nordavia Regional Airlines (1)
22. **SAUDIA – ARABIA:** Alpha Star (1)
23. **SERBIA (5):** Prince Aviation (5)
24. **SINGAPORE (1):** Singapore Airlines Cargo (1)
25. **SLOVENIA (3):** Adria Airways (2), SIAVIA d.o.o. (1)
26. **SOUTH – AFRICA (1):** Safair (1)
27. **SPAIN (1):** Vueling Airlines (1)
28. **SWITZERLAND (2):** Farnair (2)
29. **TURKEY (7):** Corendon Airlines (1), ULS Airlines Cargo (4), Freebird Airlines (1), ACT Airlines (1)
30. **UKRAINE (57):** Aero – Charter Airlines (1), Cavok Air (11), Shovkoviy Shlyah (8), Ukraine – Air alliance (31), Meridian (1), Antonov Company (3), Business Jet Travel (2)
31. **USA (35):** Universal Airways (6), National Airlines (7), Atlas Air (5), Sky Lease Cargo (1), HZ-Consultants (1), Boeing (1), Kalitta Air (3), Southern Air (4), Berry Aviation (2), World Airways (4), Nextant Aerospace (1)
32. **VENEZUELA (1) :** Solar Cargo (1)

4.2.3.4.3. Non-commercial Operations – Government / Military

Overflight & Landing: 32

Authorizations: 1

AWACS: 2 (1 cancelled, 0 not authorized, 0 not seized, 0 rescheduled)

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

4.2.4.1. Le bureau des autorisations administratives

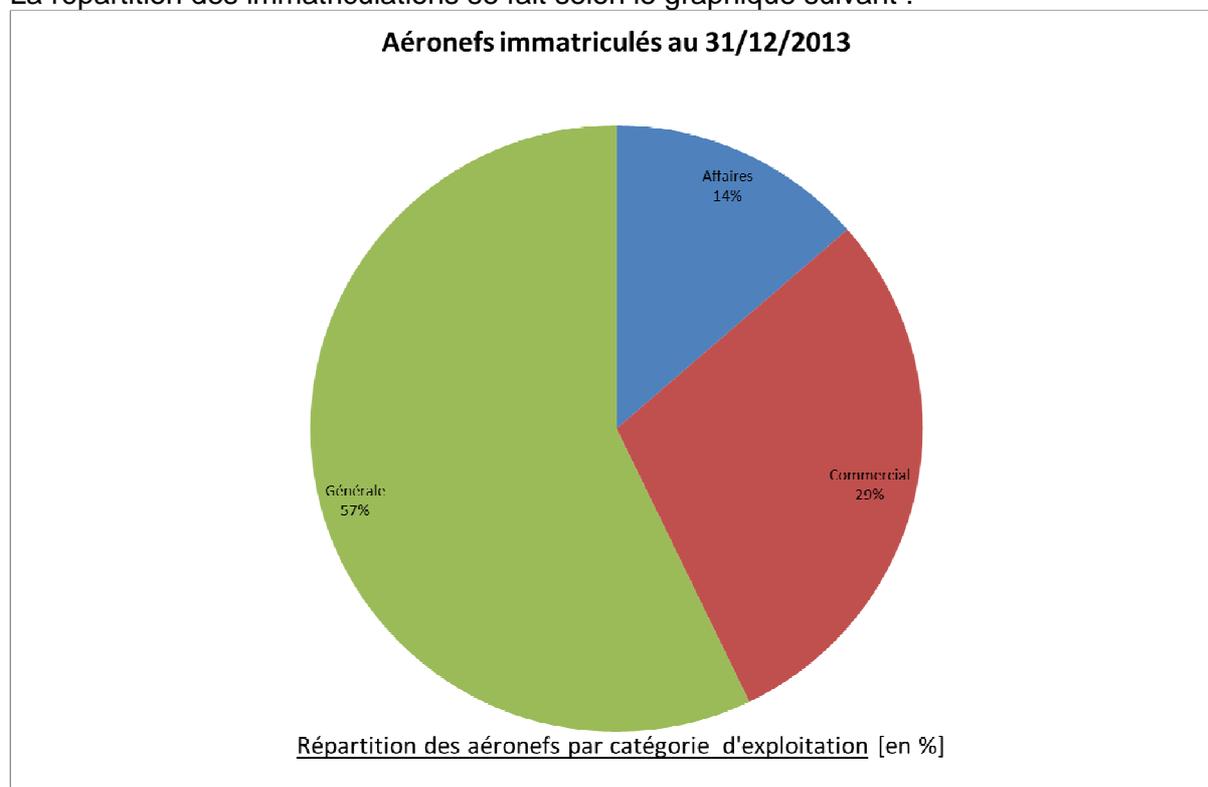
4.2.4.1.1. Service des immatriculations

Relevé des aéronefs :

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 294 aéronefs, donc 9 aéronef en moins par rapport à l'année 2012.

Le nombre de dossiers traités en 2013 était de 77 (34 opérations d'immatriculation et 43 opérations de radiation), un chiffre croissant par rapport à 2012. Le nombre important de radiations s'explique surtout par la diminution de la flotte de Westair Luxembourg (13 avions radiés).

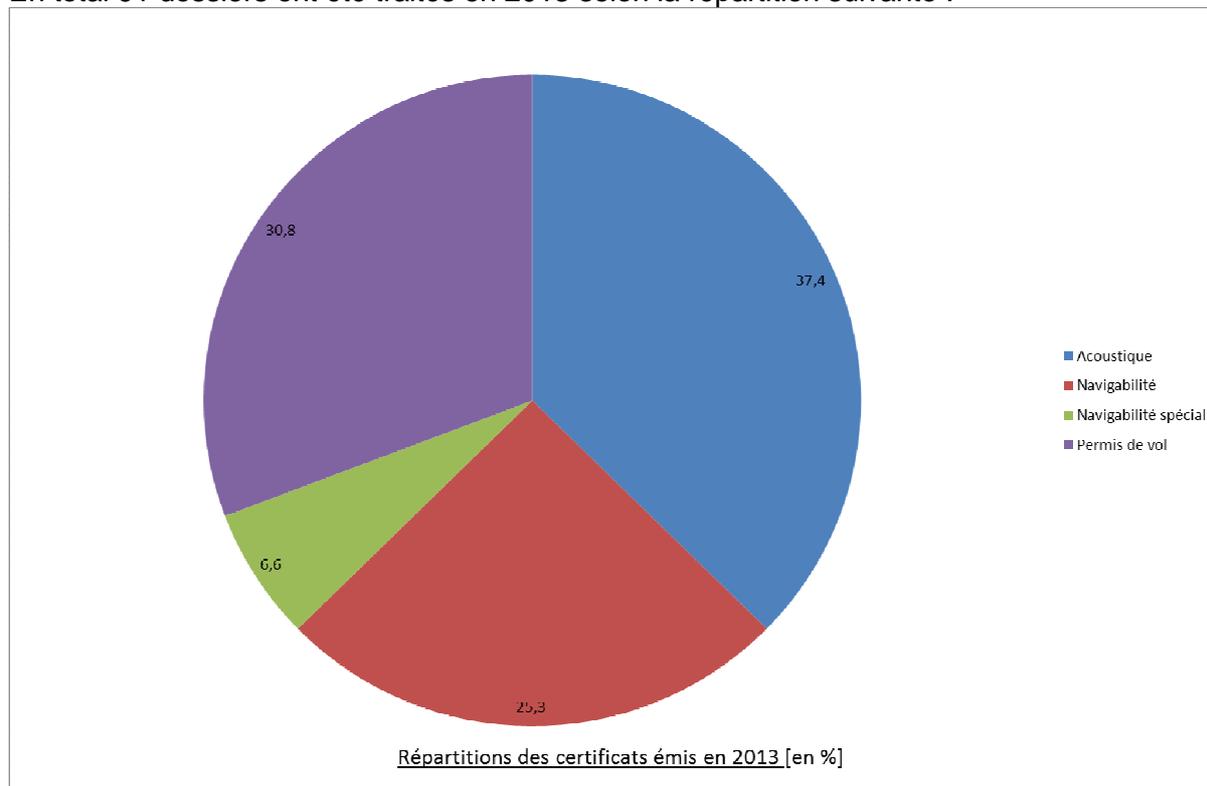
La répartition des immatriculations se fait selon le graphique suivant :



Quant à la répartition des différentes catégories d'activité on peut constater que le secteur du transport commercial a légèrement diminué par rapport à 2012 tandis que le secteur de l'aviation d'affaires a légèrement augmenté. Le secteur de l'aviation générale a aussi légèrement augmenté.

Certificats émis en 2013 :

En total 91 dossiers ont été traités en 2013 selon la répartition suivante :



L'émission de certificats acoustiques a augmenté par rapport à l'année précédente tandis que celle des permis de vol a diminuée. Le volume des certificats de navigabilité restant plus ou moins inchangé avec une légère augmentation des certificats de navigabilité spéciaux.

Procédures :

La procédure d'autorisation de manifestations aériennes a été finalisée. L'incorporation des modèles réduits/drones dans cette procédure se fera à un stade ultérieur avec l'avancement des pratiques sur le niveau européen. Des nouvelles check-lists ont été élaborées et le site DAC a été mis à jour.

Une mise à jour de la procédure du Bureau des Immatriculations est encore en cours de validation.

Travail aérien et manifestations :

En 2013, un total de 159 dossiers concernant diverses demandes d'autorisations ont été évaluées et autorisées (64 Lâchers de ballons, 51 travail aérien, 7 manifestations aériennes, 37 divers).

4.2.4.1.2. Le service des droits de trafic

En total: 159

Autorisations administratives diverses: 3

Manifestations aériennes : 105 demandes

- Aérostats / Ballons 2
- Feu d'artifice 10
- Lâcher de ballons 64
- Lanternes célestes 9
- Manifestations aéronefs multiples 7
- Parachutage 4
- Skybeamer – tracer 9

Travail aérien : 51 demandes

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 2013, l'« opt-out » concernant l'entrée en force du 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) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil a pris fin et le JAR-FCL a été remplacé. La DAC émet donc désormais des licences de pilote suivant la Partie-FCL.

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

Licences de pilotes privés et de parachutistes

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.

4.2.4.2.2. Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne émises selon 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) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

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 (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) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil. Les licences émises suivant le code JAR-FCL devront être converties en licences Partie-FCL jusqu'au 8 avril 2018.

Organismes de formation approuvés (ATO)

Selon les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité l'instruction ne peut être donnée que dans un organisme de formation approuvé (ATO). L'exploitation d'un organisme de formation approuvé est subordonnée à autorisation de l'Autorité, qui n'est accordée que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement européen précité.

Les organismes de formation déclarés dispensant une formation exclusivement à la licence de pilote privé (PPL) devront se convertir en ATO jusqu'au 8 avril 2015.

L'Autorité a actuellement agréé une ATO dispensant une formation à la qualification de vol aux instruments (IFR), ainsi qu'aux licences CPL(A) et ATPL(A), et deux organismes de formation en vol dispensant une formation aux qualifications de type suivant JAR-FCL (TRTO) situés sur le territoire national, qui devront se convertir en ATO jusqu'au 8 avril 2014.

4.2.4.2.3. Structure médicale

Selon les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 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 examineurs 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 aéro-médicaux 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 aéro-médicaux 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 aéro-médicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

4.2.4.2.4. Validations de licences étrangères

Les licences émises selon les conditions du code JAR-FCL 1 ou la Partie-FCL sont reconnues pour le vol sur avions immatriculés LX sans démarches administratives supplémentaires.

Des licences émises par des pays tiers doivent être validées suivant l'Annexe III du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité.

La Circulaire Ministérielle BL58 concernant la reconnaissance et la validation des licences et qualifications étrangères des pilotes a été révisée en conséquence.

4.2.4.2.5. 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.

4.2.4.3. Le bureau de la gestion de la sécurité et du traitement des incidents

4.2.4.3.1. 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.

4.2.4.3.2. 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).

4.2.4.3.3. 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.

4.2.4.4. Le bureau des opérations aériennes

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2013 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 6 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	7 Boeing 747-400F 2 Boeing 747-400BCF 1 Boeing 747-400ERF 9 Boeing 747-8F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	2 Airbus A318/9 1 Embraer 135 Legacy

		4 Bombardier Global Express 1 Bombardier Global 5000 5 Dassault Falcon 7X 4 Dassault Falcon 900 2 Dassault Falcon 2000 1 Dassault Falcon 50EX 1 Gulfstream G200 1 Learjet 45 1 Cessna 525
L-07	LAA	2 Bombardier Learjet 35 2 Bombardier Learjet 45 5 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères)
L-11	West Air Luxembourg S.A.	1 ATR72 Cargo
L-12	Luxaviation S.A.	3 Cessna 560XLS 1 Cessna 560XLS+ 2 Bombardier Challenger CL300 1 Bombardier Challenger 604 3 Embraer 135BJ
L-13	Flying Group Lux S.A.	1 Cessna 510 1 Cessna 680 1 Cessna 560XLS 2 Dassault Falcon 900
L-14	Jetfly Aviation	1 Piaggio 180 Avanti

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

4.2.4.5. Le bureau de la navigabilité des aéronefs

4.2.4.5.1. Agréments de navigabilité et suivi respectif

Navigabilité continue

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

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

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
Luxembourg Air Ambulance	LU.MG.07
West Air Luxembourg S.A.	LU.MG.11
Luxaviation S.A.	LU.MG.12
Flying Group Lux S.A.	LU.MG.13
Findel Aviation S.A.	LU.MG.1002
JetFly Aviation S.A.	LU.MG.1003

- 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 145) ;

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

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

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

Navigabilité initiale

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

4.2.4.5.2. Revue de de navigabilité

Revue de Navigabilité :

- 72 examens de navigabilité faits par la DAC (dont 8 importations).
- 20 renouvellements sur base de recommandations faites par des organismes agréés pour édition d'un nouveau certificat.

4.2.4.5.3. Autres inspections

Inspections de contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs : 12

Certificats de Navigabilité pour Export pour exportation : 6

Permis de Vol : 28

4.2.4.5.4. Programmes et contact d'entretien

Revue et approbation de 143 programmes d'entretien et de 26 contrats d'entretien.

4.2.4.5.5. Approbation de simulateur de vol

Renouvellement de la certification du simulateur de vol (FFS Boeing B747-400 et FFS Boeing B747-8) de Cargolux et du « trainer » (FNPT II/MCC) de « Luxembourg Flight Training Academy » asbl.

4.2.4.5.6. FSTD

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

Coordination des renouvellements de la certification des simulateurs de vol (FFS Boeing B747-400 et FFS Boeing B747-8) de Cargolux.

4.2.4.5.7. 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 2013.

4.2.4.6. 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, d'un consultant à temps partiel, ainsi que d'un employé administratif à temps partiel.

Les dossiers dont le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes a été saisi peuvent être ventilés comme suit: atterrissages hors aérodrome (1), analyses d'impact d'implantation de nouveaux sites de parcs à éoliennes (12), analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (8), analyses d'impact d'implantation de grues (7), analyse d'impact de stations GSM (5).

Dans le cadre des missions liées à la supervision des héliports, le bureau a accompagné le Centre Hospitalier du Nord dans un changement concernant l'exploitation de l'hélistation, et la clinique Ste Thérèse à Luxembourg dans le processus de construction d'une nouvelle hélistation. Les travaux sur cette nouvelle hélistation de la clinique Ste Thérèse ont pu être achevés en 2013 et elle a été inspectée et autorisée fin 2013. Les hélistations du Centre Hospitalier du Nord, du Centre Hospitalier de Luxembourg et de l'Hôpital du Kirchberg ont également été inspectées.

Le bureau a également participé à l'élaboration du règlement sur les parapentes, paramoteurs et aéronefs télépilotés. Une inspection du site parapente Gringlay a été effectuée.

Dans l'accomplissement de sa mission de supervision, le bureau s'est étroitement occupé de l'exploitant de l'aéroport de Luxembourg, notamment de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) et son sous-traitant Administration des Ponts & Chaussées. Un audit de la convention liant ces deux entités a été réalisé. Aussi le plan de marquage et le masterplan de l'ANA ont été vérifiés.

Dans le cadre de la supervision continue, le bureau a procédé à des inspections des aérodromes de Noertrange, Useldange et Medernach-Kitzebuer. L'aérodrome de Noertrange a même dû être temporairement fermé à cause d'arbres dans l'approche de la piste, fait constaté en 2012 et non redressé par l'exploitant dans les délais prescrits.

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 en mars 2013 et a entre autre participé au projet pour l'élaboration d'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 en 2013, 269 autorisations individuelles supplémentaires de circuler dans l'enceinte aéroportuaire. Au cours de l'année 2013, 4 autorisations ont été temporairement retirées suite à des infractions de non-respect des règles de priorité.

Depuis 2012 le bureau participe aux « Thematic advisory group » (TAG) créés par l'EASA, notamment le TAG ADR et TAG ATM/ANS. Ainsi le bureau a participé en 2013 à 3 TAG ADR et un TAG ATM/ANS.

Dans le cadre de sa fonction d'Autorité Nationale de Surveillance (ANS), le bureau a effectué en octobre et décembre 2013 trois audits auprès de l'ANA. Le premier audit avait pour objet le « Management of Safety related changes that were not subject to NSA review before implementation » et a révélé 3 non-conformités ainsi que deux observations. Le deuxième audit portait sur le changement « FDP » et n'a révélé aucune non-conformité ni observation. Et finalement le dernier audit portait sur le « Unit Competency Scheme » de l'ANA et a révélé une non-conformité ainsi qu'une observation.

La DAC et l'ANA ont décidé en 2012 d'organiser des réunions bilatérales régulières entre eux, ce qui a été formalisé par des « terms of reference » en 2013. Ces réunions, dont 7 ont pu être organisées en 2013, traitent différents sujets en relation avec la supervision de la DAC sur l'ANA selon les réglementations du « ciel unique européen ».

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 ».

Le bureau a participé à 2 réunions du CST, 3 fois au NSA-C ainsi qu'à un audit au sujet de l'interopérabilité du centre de Maastricht.

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, 5 FABEC Safety Performance Task Force (SAFP TF), 2 FB4C (FABEC Bureau for Committees).

Les notifications de changement reçues de la part de l'ANA étaient au nombre de 6 en 2013 : AHMS, ADD SW Update, Station Hamm, Glider Sector Update, Stopbar Control et Clear the Sky. Aucun changement n'était sujet à revue pour changements majeurs.

Au niveau des procédures et publications, le bureau a développé en collaboration avec l'ANA une Procédure des Autorisations administratives, en cours d'approbation.

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.
- à participer au Comité de Sûreté Aéroportuaire ;
- à participer au Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile et d'en assurer le secrétariat.

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 2013. Ces chapitres devront encore être soumis aux membres du CONATSAC, afin de faire l'objet d'un arrêté ministériel au cours de l'année 2014.

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 organisé 3 événements de certification CDE au cours de l'année 2013. Le programme de certification a été proposé à des clients en provenance d'Autriche, de Belgique, de France et de Suède.

La préparation de l'implémentation de l'inspection/filtrage des exemptions LAGs a été lancée au cours de l'année 2013 afin de se conformer à la réglementation communautaire à la date butoir du 31 janvier 2014.

L'utilisation des détecteurs de trace comme moyen supplémentaire à l'inspection/filtrage des passagers a été mis en place au courant de l'année 2013 et fera l'objet de modifications conformément aux textes communautaires en 2014 et 2015.

A ce jour, le Luxembourg compte 14 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 appliquée au Luxembourg.

Au niveau des chargeurs connus, le département de sûreté a été saisi de 5 demandes d'approbation, dont 2 entités ont été certifiées. 2 demandes ont été retirées et un dossier est en cours d'approbation.

Faisant référence aux programmes de compagnies aériennes en provenance de pays tiers, seulement une partie des compagnies ont fait l'objet d'un contrôle des programmes. Concernant les compagnies aériennes nationales, les programmes ont fait l'objet d'une révision.

Pour la validation que des compagnies aériennes nationales (Cargolux et Westair) transportant du fret et du courrier vers des aéroports de l'Union Européenne en provenance de pays tiers (ACC3), il reste à mentionner que le département de sûreté a commencé à remplir ses obligations au niveau communautaire et national. A ce jour, la station de Baku a été validée pour le compte de Cargolux. Le département de sûreté tient à rappeler l'importance de ce point, vu la menace et les risques imminents.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la future zone délimitée au P5/P6, le département a développé le projet en question et a procédé à la mise en place des procédures, ainsi que des moyens techniques en étroite collaboration de l'Administration des Douanes et Accises, la Police Grand-Ducale et lux-Airport. Dans le même contexte, le règlement Grand-Ducal des accès à l'aéroport a été révisé.

Par ailleurs, le département sûreté a dispensé dans le courant de l'année 2013 les formations suivantes :

- au mois de mars : « Formation auditeurs nationaux (chapitre 6) », adressée aux inspecteurs PNCQ de l'Administration des Douanes et Accises et de la Direction de l'Aviation Civile ;
- au mois de juin : « Cargo Course / ACC3 Awareness » adressée aux responsables de sûreté (pays tiers) ;
- au mois d'octobre : « Demarcated Area Course », en 2 sessions, adressée aux responsables de sûreté des entités luxembourgeoises concernées ;
- au mois de novembre : « Third Country Quality Control » et « ACC3 Awareness », adressée aux responsables de sûreté (pays tiers) ;
- au mois de décembre : « Aircraft Security Search » et « ACC3 Awareness », adressée aux responsables de sûreté (pays tiers) ;

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

Sous la supervision de la Direction de l'Aviation Civile, la Police Grand-Ducale et l'Administration des Douanes et Accises participent au programme de contrôle de qualité et contribuent ainsi à veiller le respect des dispositions de sûreté.

Le nombre d'activités de contrôle de surveillance a pu être maintenu au même niveau que les années précédentes. L'équipe des inspecteurs PNCQ a réalisé un total de 90 activités de contrôle au cours de l'année 2013 dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

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.

4.2.5.3. Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et le Comité de Sûreté Aéroportuaire (CSA)

Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile, qui a pour mission principale d'assister le Ministre dans la mise en œuvre de la réglementation internationale et communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile, a instauré le comité de sûreté aéroportuaire et lui a délégué une partie de ses missions de sûreté au niveau aéroportuaire. Les opérateurs aériens et l'aviation générale sont également représentés au sein du CSA.

Les membres du CONATSAC se sont réunis quatre fois et ceux du CSA sept fois sur l'année 2013.

4.2.5.4. Volet international

4.2.5.4.1. 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 2013, le Luxembourg a été représenté par la Direction de l'Aviation Civile, lors de l'assemblée de l'OACI à Montréal en septembre/octobre 2013.

4.2.5.4.2. AVSEC

L'expert du département sûreté représente 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 Etats 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 Etats membres et en format élargi, avec des représentants de l'industrie aérienne. En 2013 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 « Risk Mitigation Working Group », « Passenger Checkpoint Working Group », « Liquids Working Group », « Explosive Trace Detection Working Group » et « Explosive Detection Dogs Working Group » qui ont eu comme finalité de revoir moyens d'inspection/filtrage en matière de sûreté de l'aviation civile dans les différents aéroports.

4.2.5.4.3. FBI

Un expert du département sûreté a été invité en novembre 2013 à présenter à Washington le programme de certification et de contrôle de qualité des chiens détecteurs d'explosifs.

4.2.5.4.3. Canda

Un expert du département du département sûreté a été invité à participer dans un exercice du « One Stop Security » au Canada au cours du mois d'octobre 2013.

4.2.6. Audits en 2013

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. Sûreté

Dans le contexte des inspections/audits de la Commission Européenne, l'aéroport de Luxembourg a été soumis à une inspection de la Commission Européenne en date du 15 janvier 2013 au 18 janvier 2013.

4.2.6.2. Navigabilité

L'inspection de standardisation du département Navigabilité s'est quant à elle déroulée du 21 au 25 janvier 2013. Les domaines de la navigabilité initiale et continue telles que définis aux règlements (CE)748/2012 et (CE)2042/2003 ont ainsi été revus par les auditeurs de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne.

4.2.6.3. Licences

Le bureau des licences a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA du 1 au 5 juillet 2013. Cette inspection avait pour but de vérifier la bonne application par la DAC des règles communes de sécurité dans le domaine des licences et d'en rendre compte à la Commission Européenne.

4.2.6.4. ATM/ANS

La DAC/NSA a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA du 16 au 20 septembre 2013.

4.3. Administration de la navigation aérienne (ANA)

4.3.1. Service administratif (ADM)

Pour le service administratif, l'année 2013 a été marquée au niveau des ressources humaines par l'engagement entre autres d'un expert-comptable pour la division finances. Outre les multiples tâches quotidiennes à exécuter par les quatre divisions du service ADM celles-ci ont réalisé en 2013 différents projets spécifiques.

Ainsi, la division « informatique » a débuté en août l'implémentation d'un système de gestion électronique des documents. En plus, le projet de virtualisation des ordinateurs, qui a pour but d'optimiser les ressources informatiques et d'augmenter la flexibilité des utilisateurs, a dépassé le cap des 45 machines en 2013.

La division « entretien » a entre autres achevé le projet d'isolation thermique des bureaux les plus exposés des conteneurs annexés au bâtiment administratif, commencé en collaboration avec l'Administration de la Nature et des Forêts un projet de fauchage tardif des surfaces vertes extérieures et refait plusieurs bureaux et locaux techniques des services MET, CNS, SIS, ELE et ADM.

La division « finances » a débuté en 2013 par implémenter des changements majeurs au niveau de la gestion des coûts. En effet, il faut désormais répondre aux différentes exigences des lois européennes dans le cadre de la transparence financière imposée par le paquet du "ciel unique" européen. L'exercice de l'allocation (répartition) des coûts a ainsi été lancé en 2013 pour être accompli au plus tard fin 2014.

La division « personnel et formation » a encadré la venue en 2013 d'un total de 10 agents pour l'ANA tout en assurant la coordination et l'organisation de leurs formations.

4.3.2. Service aérodrome (AER)

Durant l'année 2013, le service aérodrome a poursuivi le processus de préparation à la certification, par ailleurs le suivi des travaux réalisés par l'Administration des Ponts et Chaussées (P&CH) a été réalisé conformément à la programmation établie en février 2013.

L'entretien et la maintenance de la piste ont été réalisés durant les mois d'avril/mai 2013 ainsi qu'en septembre/octobre 2013 par les P&CH. A cela se sont ajoutés des travaux ponctuels de colmatage de fissures et de trous dans la piste. Ces travaux ont été coordonnés afin d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport en toute sécurité et ont nécessité la fermeture de la piste entre 0h00 et 06h00.

Des projets de travaux de génie civils de rénovation du balisage des voies de circulation et des caniveaux ont été lancés. A cela s'ajoutaient des travaux nécessaires au maintien de la sécurité des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre.

Le service AER émet également des avis concernant l'impact de construction et d'érection d'éoliennes et bâtiments et a apporté son expertise lors de l'implantation d'obstacles fixes relatifs à des chantiers autour de l'aéroport (grues).

Les agents ont suivi 6 formations continues dans le domaine de la Safety et de la prévention du péril animalier ainsi que dans l'élaboration de procédures de vols.

De plus, les responsables aérodrome anime la « Winter Opérations Cell » dont le but est de recenser les besoins des usagers de l'aéroport, de coordonner et d'anticiper les actions en cas de conditions météorologiques neigeuses ou verglaçantes prévues pas MeteoLux.

Les nouveaux 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. Le service AER est en charge de la commande de produits divers (Formiate de Potassium liquide- Sel).

Finalement, le service AER effectue des inspections de piste et contrôle de manière systématique tout rapport en réalisé soit par l'Administration des Ponts et Chaussées, le service incendie ou les inspecteurs d'aérodrome de l'ANA concernant l'aire de manœuvre.

4.3.3. 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 (Aeronautical Information Service) d'aérodrome.

Les PIB contiennent principalement des NOTAM (NOtice To AirMen), 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 2013 le service AIS a :

- émis 299 NOTAM nationaux à Belgocontrol pour une distribution internationale (y inclus les prolongations et annulations) ;
- publié 221 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 3972 factures pour les taxes terminales ;
- traité 33 demandes de radiobalises de détresses déclenchées ainsi que 10 demandes liées au plan d'intervention aéroportuaire respectivement déclenchées par un organisme étranger ;
- traité 101 demandes STS (vols ayant droit à un traitement spécial par l'ATS ; Air Traffic Services) ;
- traité 309 demandes particulières de vols de nuit.

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.

Les projets concernant l'équipement technique et informatique du service sont :

- Préparation de l'implémentation d'un système AMHS (ATS Message Handling System) dont la FAT (Factory Acceptance Test) et la SAT (Site Acceptance Test) ont été achevés avec succès. L'AMHS va remplacer l'ancien système AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) utilisé pour échanger des messages aéronautiques (p. ex. plans de vol, messages d'urgence, NOTAM, SNOWTAM, messages concernant la gestion des courants de trafic aérien...)
- Workshops réguliers pour tous les départements de l'ANA en vue de l'introduction d'un système de gestion électronique des documents (GED) en collaboration avec le CTIE (Centre des technologies de l'information de l'Etat);
- Passage au 'steady state' pour le système FDP (Flight Data Processor) qui a été pris en service en novembre 2012.

Dans le cadre de la coopération avec les ANSP voisins une visite a été réalisée chez Belgocontrol pour discuter de la régulation ADQ (Aeronautical Data Quality), de la publication de l'AIP (Aeronautical Information Publication), des données électroniques des obstacles ainsi que de la coopération avec les fournisseurs de données aéronautiques.

L' AIS participe à différentes réunions avec nos clients et parties prenantes (stakeholder): AROC, Winter Operations Cell, AUC

Des nouveaux KPI (Key Performance Indicator) entrant en vigueur dès 2014 ont été développés en collaboration avec le Quality et Program Management.

Concernant les ressources humaines on note un départ en retraite en juin 2013 ce qui porte l'effectif à 10 fonctionnaires et une fonctionnaire-stagiaire actuellement en formation à l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile). Le recrutement de 2 fonctionnaires par examen-concours pour la carrière de technicien diplômé au sein du service AIS a échoué car aucun candidat n'avait réussi à l'examen. En novembre 2013 un 2^e examen-concours a été tenu et deux fonctionnaires stagiaires rejoindront l'équipe en mars 2014.

Dans le cadre de la formation, quatorze personnes ont suivi 18 cours de formation continue ce qui correspond à 63 cours individuels. La fonctionnaire-stagiaire a suivi un stage de 2 semaines au sein de l' AIS en septembre 2013 ce qui a permis de lui donner un aperçu de toutes nos activités y inclus les systèmes de qualité et sécurité.

4.3.4. Service du contrôle de la circulation aérienne (ATC)

En constante évolution depuis l'année 2008 et en comparaison avec 2012, le service ATC (Air Traffic Control), a traité en 2013 60.727 mouvements internationaux d'aéronefs (+2%) et 19.670 mouvements locaux, avoisinant ainsi ensemble avec les vols en transit dans l'espace aérien luxembourgeois les 90.000 mouvements, générant un nouveau record de 2,2 millions de passagers et 674.000 tonnes de fret (+10%) à l'aéroport de Luxembourg.

Suite aux certifications EC et ISO de l'année 2012, la gérance des projets ATC s'est consacrée en 2013 pleinement à l'amélioration de la situation opérationnelle et procédurale

du contrôle de la circulation aérienne. Le contrat avec Saab Sensis pour l'implémentation d'un radar sol ASMGCS a été signé et même considérablement augmenté suite à de nouvelles demandes, notamment la couverture des parkings P1 et P7 ainsi que le projet d'implémentation d'une zone tests moteurs.

De nombreux systèmes aéroport (p.ex. météo AWOS/ATIS, balisage de la piste ALCMS) ont été introduits à la tour de contrôle et un nouveau projet de rénovation de la plateforme de travail en vue de nouvelles technologies, notamment les consoles TWR (Tower), a été lancé.

De multiples changements de l'espace aérien ont été finalisés ou entamés, p.ex. : CDA (route d'arrivée en descente continue), zones de vols militaires de l'armée, secteurs de vols pour planeurs, revue des lettres d'accords (LOAs), entre autres. Suite au changement FDP FPL 2012 (traitements électroniques des plans de vols), l'ATC a accompagné avec succès un upgrade majeur du système FDP, gérance électronique de la base de données des plans de vols.

Outre la maintenance des certifications requis en collaboration étroite avec la Direction de l'Aviation Civile, en passant divers audits sur processus de changement, schéma de compétence et formation ATC, un effort particulier a été fait pour le recrutement de nouveaux aspirants pour le poste de contrôleurs ATC et l'organisation de la formation continue des contrôleurs opérationnels, en collaboration avec notre partenaire allemand de la Deutsche Flugsicherung (DFS).

Dans le contexte de la collaboration internationale, les liens avec notre partenaire belge en matière de gérance dans l'espace aérien luxembourgeois, Belgocontrol, ont été renforcés, tant par le support des bureaux d'experts belges dans les projets ATC (p.ex. redéfinition des trajectoires SID, CDO) tant par le lancement d'un groupe de concertation pour l'établissement éventuel d'un partenariat plus conséquent en matière des services ATS (Air Traffic Services) et le partage des systèmes ATM (Air Traffic Management).

Enfin, dans le cadre européen FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), le département ATC était pleinement représenté dans le comité des projets opérationnels, SC-OPS, et est impliqué dans le projet de refonte de l'espace aérien européen.

4.3.5. Service Communication, Navigation et Surveillance (CNS)

En 2013, l'objectif était d'augmenter la durée moyenne de fonctionnement avant défaillance technique des systèmes et équipements aéronautiques classés « Safety ». En effet une amélioration considérable en était la suite et a pu être bel et bien observée. Si en 2012, déjà une diminution de la durée totale des défaillances techniques de 67% a été abordée, une nouvelle amélioration supplémentaire de 19% a été constatée en 2013.

Afin de pouvoir assurer, maintenir et même améliorer d'avantage la qualité des services offerte et dans le but de maîtriser et de faire face aux nouvelles technologies de pointe dans le domaine croissant de l'aviation civile, les dix-sept agents du service CNS suivent des formations continues. En 2013, l'ensemble des agents CNS ont suivi plus de 275 jours de cours de formations et de recyclages spécifiques.

Maints « petits » projets ont pu être réalisés et achevés en 2013. Des projets d'une ampleur bien plus importante, comme le remplacement du système AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) par un système de nouvelle génération AMHS (Aeronautic Message Handling System), la mise en exploitation d'un nouveau système FDPS (Flight Data Processing System), l'installation d'une nouvelle station météorologique (AWOS / ATIS)

où la planification et la mise en œuvre d'un système de contrôle et de guidage des cibles au sol (A-SMGCS Automatic-Surveillance Moving Guidance & Control System) respectivement la mise à jour de la chaîne des données de surveillance radar pour le centre de contrôle aérien sont en cours de planification, de développement ou de réalisation.

La multitude de tâches et devoirs à assumer dans les domaines « Quality », « Safety » et « Project Management » conformément aux réglementations nationales et internationales en vigueur, englobent une grande partie des ressources humaines du service CNS.

Pour compléter le travail journalier des agents du CNS, un temps non négligeable est investi dans les maintenances préventives et correctives des systèmes aéronautiques opérationnels.

L'objectif du CNS pour 2014, consiste d'une part à améliorer l'efficacité, surtout dans le volet de la bureaucratie et de diminuer d'autre part considérablement la durée d'implémentation et d'intégration des différents projets dans le domaine technique de l'aviation civile tout en assurant le haut niveau de sécurité aérienne requis.

4.3.6. Service électrotechnique (ELE)

En outre, la formation du personnel a été renforcée par la participation de différents agents à plusieurs cours de formation, dans le domaine des premiers secours, de la maintenance, du contrôle et de la visualisation des systèmes du balisage lumineux aéroportuaire ainsi que de la sécurité et l'auditing.

Le service a participé activement aux audits ISO par BSI du 1er au 2 juillet, à celui de la Direction de l'Aviation civile sur le « Management of Safety related changes that were not subject to a NSA review before implementation » du 23 octobre 2013.

Autres activités clefs du service furent :

- la mise en conformité des mâts d'approche 06 (c'est-à-dire des structures de support d'une hauteur allant jusqu'à 30m pour une rangée de feu dans le prolongement de l'axe de piste 24-06 et s'étendant sur une distance de 900 m à partir du seuil de piste aéroportuaire) au niveau du système de sécurisation du technicien de maintenance contre la chute suite à une inspection de Luxcontrôle et une lettre de du directeur de l'Inspection du travail et des mines, ainsi que
- la mise en service du nouveau système de visualisation et de contrôle du balisage lumineux aéroportuaire ALCMS (Airfield Lighting Control and Monitoring System dans la Tour de Contrôle respectivement
- la réparation des câbles du balisage lumineux aéroportuaire à l'occasion des deux campagnes de nuits de renouvellement des couches en asphalte de l'administration des ponts et chaussées sur diverses voies de circulation et sur certains endroits de la piste d'atterrissage et ceci du 29 mai jusqu'au 22 juin et du 23 septembre jusqu'au 19 octobre 2013.

4.3.7. Service météorologique (MET)

Une coopération avec Belgocontrol, sous le nom ANABEL, a été établie, pour un briefing météorologique commun ayant lieu 2 fois par jour avec Bruxelles. En plus, Belgocontrol se concerta avec notre bureau prévision en cas de phénomènes météorologiques significatifs pour l'aviation (SIGMET) sur notre région.

Le nouveau logiciel de station d'observation automatique AWOS, fourni par la firme néerlandaise TELVENT, est enfin au point d'être mis en service.

Divers collaborateurs ont participé à des cours de perfectionnement en météorologie aéronautique, tant chez Belgocontrol qu'auprès du DWD (Deutscher Wetterdienst) ainsi que pour la climatologie auprès de Météo France.

Un accord avec le Service national de la navigation a été passé, ayant pour but la fourniture journalière de prévisions de précipitations sur la zone d'affluence de la Moselle, en vue de périodes de crues. D'autres accords ont été signés avec l'Administration des Services de secours (phénomènes météorologiques dangereux) ainsi qu'avec LUXAIR Ground Services (avis d'orages). Lors du Typhon Haiyan aux Philippines MeteoLux a presté une assistance météorologique aux volontaires luxembourgeois lors de l'aide humanitaire.

En ce qui concerne la climatologie, deux projets sont actuellement encore en cours avec Météo France International en vue d'une optimisation de la qualité des données du système de gestion climatologique CliSys.

En automne, le WMO Competence Assessment, requis par l'OACI a été introduit pour l'ensemble du personnel.

MeteoLux et les acteurs de la Recherche en météorologie au Luxembourg se sont réunis le 28 octobre 2013 en présence de l'organisation Européenne, ECMWF (European Center for Medium-Range Weather Forecasts).

En novembre, l'amendement 76 de l'annexe 3 de l'OACI est entré en vigueur. Divers changements en ce qui concerne les prévisions et les observations ont ainsi été introduits.

La TAF Verification, qui vise à déterminer la qualité des prévisions aéronautiques, en coopération avec la MET Alliance (Groupement de fournisseurs de services météorologiques aéronautiques de 8 pays européens) s'est bien établie et les résultats servent comme KPI (Key Performance Indicator) dans le système ISO 9001-2008.

A la fin de l'année 2013, le nombre d'abonnés au Bulletin Grand-Public a été augmenté par 35% et atteint près de 4000 clients. En outre les visites sur notre page web « meteolux.lu » ont eu une croissance de 57% au cours de 2013.

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 2013, le service incendie et sauvetage a dû intervenir en tout 246 fois, dont:

- 85 interventions de premier secours / accompagnement ambulances ;
- 32 alertes ou interventions au feu, dont 19 fausses alertes ;
- 43 alertes ou interventions impliquant des aéronefs ;
- 86 interventions techniques, dont la plupart pour le déversement de carburant et les interventions DGR (Dangerous Goods Regulations).

Lors de l'inspection journalière de la piste et des taxiways, le SIS a pu collecter 35 objets/oiseaux (FOD and Bird Strikes).

En 2013, le service incendie a effectué 854 mesures du coefficient de freinage (friction test) sur la piste.

Vu l'importance d'être très bien préparé à toutes sortes d'interventions, les agents du SIS ont participé à un grand nombre de formations et d'exercices, dont :

- 109 exercices pratiques sur site ;
- 12 agents ont participé à la formation au centre d'entraînement « RISC » à Rotterdam ;
- 4 agents ont suivi un cours de formation à l'école nationale des sapeurs-pompiers ;
- 8 agents ont pris part à la formation « enlèvement d'aéronefs immobilisés dans le terrain » (Bergelehrang) à Stuttgart ;
- 19 agents ont participé à une formation pratique au centre d'entraînement national « RAGTAL » ;
- 2 agents ont suivi une formation de maintenance d'extincteurs « GLORIA ».

Le SIS est encore chargé du dépannage et de l'entretien régulier des +/-120 véhicules et engins de travail de l'ANA.

4.3.9. Safety management unit (SMS)

Au cours de l'année 2013, l'unité de gestion de la sécurité aérienne a vu son effectif s'accroître, elle se compose maintenant de 5 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 le passage de 9 éléments mesurant l'efficacité du système de gestion de la sécurité aérienne du niveau 3 (implémentation) vers le niveau 4 (gestion et évaluation) et d'un élément du niveau 4 (gestion et évaluation) vers le niveau 5 (amélioration continue).

Par ailleurs cette unité de gestion a poursuivi ses efforts en vue de la levée des Non-conformités résultants d'audits.

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 ;
- Implémentation de l' « ATS Message Handling System » ;
- Implémentation de l' « Airport Lighting Controlling and Monitoring System » ;
- Implémentation de l' « Advanced Surface Movement Guidance and Control System » ;
- Procédures « Clear the sky » et « Glider sector ».

En 2013, un ensemble de 39 personnes de l'ANA ont participé aux cours de formation safety suivants :

- « Safety management system » ; d'une durée de 5 jours ;
- « ATM Safety assessment » d'une durée de 4 jours;
- « Safety assessment part 1 » d'une durée de 5 jours ;
- « Safety assessment methodology » d'une durée de 3 jours ;
- « Human factors » d'une durée de 5 jours;
- « Software safety Assurance » d'une durée de 5 jours ;
- « Aerodrome Safety Management System » d'une durée de 5 jours;
- « Aerodrome Safety Risk Assessment » d'une durée de 3 jours ;
- « Aerodrome Auditing and Compliance » d'une durée de 5 jours.

4.3.10. Program management office (PMO)

Le service Program Management Office (PMO) de l'ANA a connu au courant de l'année 2013 une évolution significative de ses d'activités destinées à maintenir une approche unifiée de la gestion de projet, et ceci en collaboration avec les services techniques, opérationnels et administratifs.

En premier lieu, le PMO s'est assuré que la procédure relative au Change Management décrite au chapitre 7 du Safety Management Manual est correctement appliquée.

Dans cette optique, le Program Management a assuré la gestion des communications avec la Direction de l'Aviation Civile notamment pour les Change notifications (6 notifications envoyées) et les Monthly Change management lists (12 Change management list envoyées). Le PMO a aussi mis à jour les modèles tel que le PCRT (Project change request template) et organisé 7 Strategic team meetings avec les chefs de services et la Direction dans le but de décider la stratégie de l'ANA dans le futur.

D'autre part, le service a continué le développement de la plateforme informatique de gestion centralisée des projets : PMtalk. Cette plateforme, implémentée en 2012, permet à la Direction de superviser des progrès réalisés et les éventuels problèmes rencontrés dans l'avancement des projets.

Le service organise par ailleurs la formation des nouveaux utilisateurs (2 nouveaux utilisateurs en 2013) et assure la gestion du site depuis l'implémentation. En 2013, le développement majeur de l'outil PMTalk a été la migration des serveurs vers l'ANA, ce qui a permis une hausse considérable des performances et de la rapidité de l'outil.

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 et réunions avec les chefs de projets (3 séances en 2013) afin de les sensibiliser aux bonnes pratiques en matière de gestion de projet. Les chefs de projets ont notamment été sensibilisés à l'estimation des ressources allouées à leurs projets. L'estimation des ressources permet d'optimiser la planification des projets en fonction des ressources humaines disponibles tout en assurant la continuité les opérations courantes.

Une autre des missions de l'unité est aussi de s'assurer que les projets stratégiques entrepris par l'ANA soient en accord avec la réglementation européenne et le groupe FABEC (Functional Airspace Block Europe Central).

Le nombre de projets augmentant chaque années, il a été nécessaire d'appliquer une priorité à chaque projet afin de planifier sur le long terme leur implémentation et ceci en respectant la contrainte budgétaire et la législation auquel tout ANSP (Air Navigation Service Provider) doit se conformer.

En outre, les leaders de projets ont été assistés par le PMO au démarrage de chaque projet pour l'élaboration de documentation obligatoire relative à chaque changement (PCRT, Project Charter, high-level planning).

Enfin, le PMO a apporté son support aux leaders de projets pour l'implémentation de 13 projets dont des projets de grandes envergures tels que ALCMS (Airport lighting control and monitoring system) ou AMHS (Aeronautical message handling system) et de manière générale, le PMO a eu un rôle de facilitateur dans la résolution de problématiques diverses à liés à l'administration.

5. Navigation intérieure

5.1. Activité législative

5.1.1. Lois

Le Projet de loi no. 6530 concernant la gestion du domaine public fluvial a été déposé le 31 janvier 2013 à la Chambre des Députés. Ce projet de loi et ses 4 règlements grand-ducaux a ont été avisés par le Conseil et les Chambres professionnelles.

Cette loi vise à déterminer la consistance du domaine public fluvial et à établir les règles pour une gestion harmonisée de ce patrimoine commun. S'ajoute que ce texte crée les bases d'une gestion de qualité des bateaux de navigation intérieure battant pavillon luxembourgeois.

5.1.2. Arrêtés et règlements grand-ducaux

Arrêté grand-ducal du 30 janvier 2013 portant publication d'une modification au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 18, page 338)

Arrêté grand-ducal du 9 juillet 2013 portant publication d'une modification au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 118, pages 1848 et 1849)

Règlement grand-ducal du 18 octobre 2013 portant modification du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (Mémorial A N° 185, pages 3498 et 3499)

Règlement grand-ducal du 18 octobre 2013 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 30 décembre 1992 portant application de la directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure (Mémorial A N° 185, page 3499)

Arrêté grand-ducal du 18 décembre 2013 portant publication d'amendements apportés au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 225, pages 4220 et 4221)

5.2. Activités internationales

5.2.1. Union Européenne

En 2013, la Commission européenne a présenté le 10 septembre 2013 le Plan d'action Naïades II (2014-2020) visant à faire transiter plus de marchandises sur les voies navigables d'Europe. Avec ce plan, la Commission entend assurer la continuité du programme précédent Naïades I qui s'étalait de 2006 à 2013.

Le paquet Naïades II comporte une panoplie d'actions dans les domaines comme l'innovation, les marchés, la formation, l'infrastructure et l'image pour y arriver pour le transport par voies navigables. Les priorités portent sur le transfert de fret vers le fluvial et la réduction des émissions pour les bateaux de navigation intérieure.

Le MDDI a suivi différentes réunions ayant abouti à l'adoption des nouveaux règlements sur le réseau RTE-T (Réseau de transport transeuropéen) qui est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne et le CEF (Connecting Europe Facility) qui en détaille les modalités de cofinancement. La Moselle luxembourgeoise (et le Port de Mertert) figurent dans ces instruments comme faisant partie du core network, reflétant leur importance pour la réalisation des principales artères de transport européennes.

La Direction de la navigation intérieure et de la logistique a aussi participé aux réunions concernant la situation économique difficile dans le secteur de la navigation intérieure en juillet et novembre 2013 pour discuter avec les représentants de la profession des pistes de solutions à poursuivre.

Concernant la base de données concernant les bâtiments fluviaux, i.e. l'European Hull Database (EHDB) où le Luxembourg est devenu Etat-membre en date du 1er novembre 2012, le Luxembourg a suivi des réunions du comité de pilotage mis en place.

La Direction de la navigation intérieure et de la logistique a également participé aux différentes réunions du Common Expert Group on professional qualifications and training standards in inland navigation ayant élaboré une ébauche de texte harmonisant les critères de formation pour les professionnels du secteur susvisé avec l'objectif de renforcer les aspects qualitatifs, notamment en matière de sécurité et de communication, dans le secteur de la navigation fluviale.

5.2.2. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

En 2013, 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 » également sur la Moselle internationale pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux.

Le Luxembourg a ainsi participé à la Conférence des Parties Contractantes (CPC) de juin et de décembre 2013 et à différents groupes de travail CDNI et IIPC (Instance internationale de Péréquation et de coordination) qui se sont penchés notamment sur la mise en œuvre des parties B et C de la convention ainsi que sur l'extension utile du réseau de réception des déchets huileux et graisseux.

Le Luxembourg a aussi participé au Congrès international de la CCNR de décembre 2013 intitulé « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable », qui a développé une feuille de route pour les cinq prochaines années avec des orientations stratégiques contribuant au développement durable de la navigation intérieure sur le plan écologique, social et économique. Cette initiative en faveur de la navigation rhénane et européenne vise à contribuer à la mise en œuvre du programme d'action NAIADES II de la Commission Européenne tout en tenant compte d'un contexte économique difficile qui affecte le secteur. En total, plus de 200 représentants ont pris part à cette conférence.

5.2.3. Commission de la Moselle

En 2013, la Commission de la Moselle s'est tenue sous présidence luxembourgeoise.

La collaboration internationale 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 et d'intensifier l'ensemble des coopérations. En 2013 des travaux pour renouveler l'accord de coopération entre la CCNR et la Commission de la Moselle ont été entrepris dont l'aboutissement est prévu en 2014. Il a également décidé d'inviter la Commission du Danube en 2014 pour intensifier la coopération avec cette commission.

La Commission de la Moselle et ses comités et groupes de travail ont travaillé sur un ensemble de points touchant la navigation fluviale.

Ainsi, le Comité Technique a discuté des points suivants :

- avancement des travaux de doublement des sas d'écluses sur la Moselle allemande,
- échange sur les concepts nationaux d'aires de stationnements,
- installation de stations terrestres AIS,
- mise en pratique de la CDNI (mise en place des équipements de points de collecte),
- établissement des périodes de chômages 2020-2025 (approuvé par la Commission de la Moselle).

Au sein du Groupe de Travail « Gestion des Débits », les thèmes principaux abordés ont été la variation des débits sur la Moselle et la télégestion des écluses.

La Commission de la Moselle a approuvé différents amendements au RPNM proposés par son Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal, à savoir:

- adaptation rédactionnelle du terme « faisant route » (articles 1.09, 3.15, 3.16, 3.17 et 3.19 du RPNM),
- article 3.34 RPNM : précision de la signalisation des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique,
- croquis 12 de l'annexe 3 du RPNM : Harmonisation de la rédaction avec le RPNR – mise en vigueur le 01/06/2014,
- adaptation du RPNM suite à l'entrée en vigueur de la CDNI (concerne le chapitre 11 du RPNM),
- article 6.02bis du RPNM (par procédure de voie écrite) : réglementation concernant la pratique de motos aquatiques dans le condominium.

Le mandat du Groupe de Travail « MIB/MOVES » a été élargi pour pouvoir s'échanger sur les mises en pratique sur le plan national des SIF.

Le Comité d'organisation ad hoc de la Commission de la Moselle s'est réuni a plusieurs reprises pour préparer les festivités de « 50 ans de navigation à grand gabarit sur la Moselle ».

Le Comité des Péages s'est réuni pour prendre les décisions suivantes :

- maintien du tarif des péages sur la Moselle dans l'intérêt de la compétitivité du transport par voie fluviale;

- amendement à l'article 12 du règlement d'application du tarif des péages sur la Moselle.

Le Comité des Péages a également tenu des réunions avec des experts en informatique vu son mandat de vérifier si un système d'échange de données entre les 3 Etats mosellans pour pouvoir calculer les péages est envisageable dans l'intérêt des usagers de la voie d'eau et pour évaluer la mise en place d'une base de données communes.

Le Comité Juridique et Administratif a

- vérifié les comptes de fin d'année 2012 et le projet de budget 2014 en vue d'une proposition de décision à soumettre à la Commission de la Moselle
- a proposé à la Commission de la Moselle de confier la vérification des comptes 2013 à un expert-comptable,
- a révisé le règlement intérieur de la Commission de la Moselle.

5.2.4. Inland Navigation Europe

Le MDDI a participé à différentes réunions d'*Inland Navigation Europe* une organisation internationale sans but lucratif constituée sous forme d'association internationale à but scientifique regroupant les gestionnaires nationaux et régionaux des voies fluviales et des bureaux de promotion du transport par voie fluviale des différents Etats-membres.

En participant à la mise en œuvre du projet PLATINA, l'INE a contribué au succès de la mise en œuvre pratique du plan d'action Naiades I de la Commission européenne. INE figure aussi parmi les douze membres du consortium mettant en œuvre PLATINA II.

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 constitue 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 seul transport de marchandises. Les aménagements jadis opérés dans l'intérêt du transport de marchandises ont ainsi subsidiairement 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 2013 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 mise en place d'un établissement flottant projeté par la commune de Schengen.
- l'utilisation des pylônes d'antenne faisant partie du domaine public fluvial.

Dans la mesure où il s'agit d'activités relevant de l'exercice de la puissance souveraine, elles sont exercées en commun avec les autorités allemandes ce qui explique que la gestion de cette infrastructure doit se faire dans le respect d'un cadre procédural contraignant et complexe.

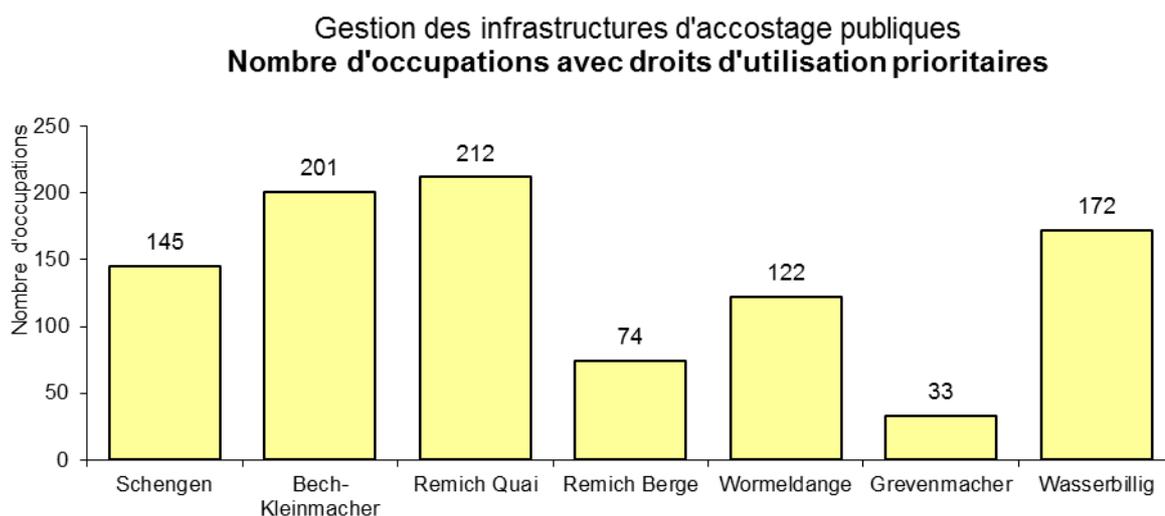
- La mise à niveau de l'inventaire des occupations du domaine avec l'objectif d'intégrer et de concentrer à terme l'ensemble des informations domaniales dans le cadre du logiciel de gestion domaniale.

- 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.
 - Conception d'un projet pilote de bornes de distribution d'énergie sur les quais d'accostage publics
 - Avis circonstanciés dans le cadre de la finalisation du projet d'aménagement d'infrastructures de stationnement pour les bateaux à passagers et bateaux de plaisance à Ehenen.

- La gestion des infrastructures d'accostage publiques

Comme la demande d'utilisation des infrastructures d'accostage dépasse largement les capacités infrastructurelles disponibles, l'utilisation est assurée suivant un cadre réglementaire spécifique. Les activités de l'autorité gestionnaire concernent surtout:

- La concession des droits d'utilisation prioritaires et privés
- La publication/visualisation sur place des conditions d'utilisation
- Le contrôle du respect des règles d'utilisation 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. Le trafic sur la Moselle

Sur le plan du tonnage transporté, une amélioration a pu être constatée au niveau de la navigation mosellane. Dans les principaux secteurs d'activités, à savoir les combustibles et les produits agricoles, les tonnages transportés ont augmenté considérablement. Les tonnages des minerais de fer et d'aciers ont augmenté légèrement tandis que le tonnage des pierres et terres a diminué légèrement.

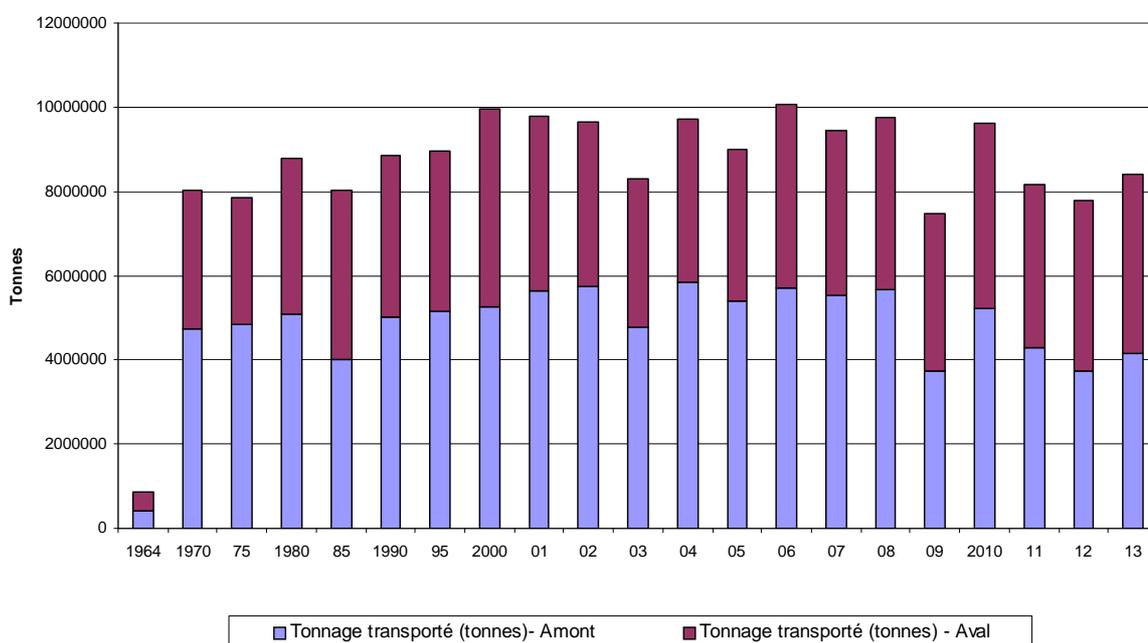
5.3.2.1. Le transport de marchandises

Au cours de l'année 2013 a été recensé un transport de marchandises de 8.410.577 tonnes qui a été réalisé par 4.760 bateaux à marchandises. La répartition directionnelle se présente comme suit:

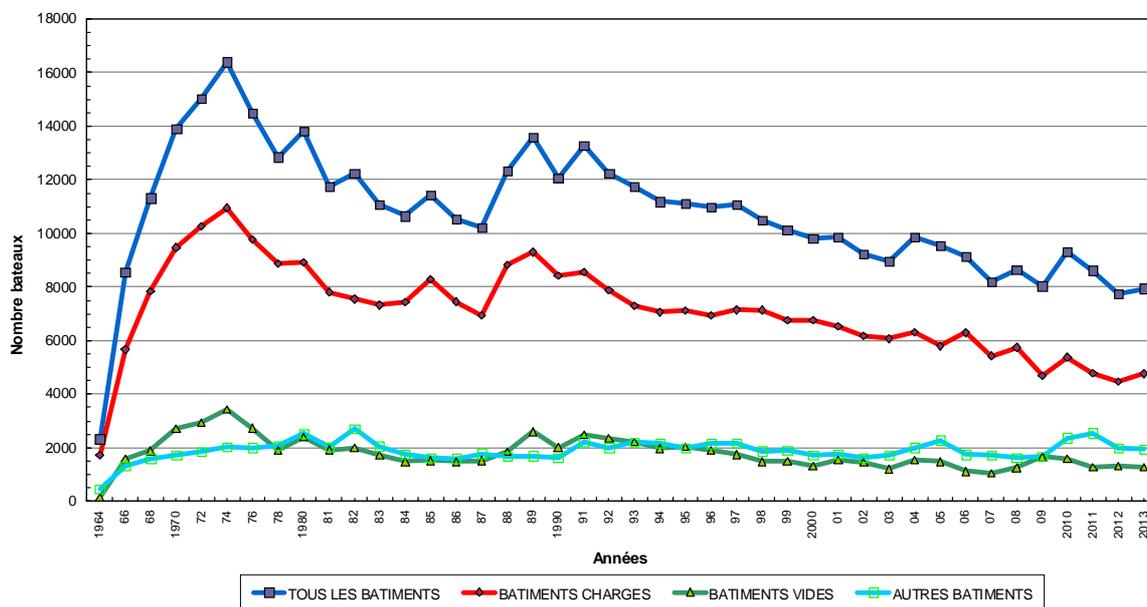
- Tonnage transporté vers l'aval: 4.247.674 tonnes
- Tonnage transporté vers l'amont: 4.162.903 tonnes

Le transport de marchandises a augmenté de 635.919 tonnes, c.-à-d. 8,18 % par rapport à l'année précédente.

**Evolution annuelle du tonnage transporté sur la Moselle entre 1964 et 2013
(recensé à l'écluse de Grevenmacher)**



**Mouvements de bateaux à l'écluse de Grevenmacher
(toutes directions)**



5.3.2.2.

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 2013, les activités se sont maintenues à un haut niveau. En ce qui concerne les mouvements de bateaux, ces activités essentiellement saisonnières ont en 2013 atteint un chiffre de 1086 pour les seuls mouvements d'unités de plaisance par le grand sas de l'écluse de Grevenmacher. A Grevenmacher ont été enregistrés 382 et à Stadtbredimus 692 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, 722 créneaux horaires ont dû être gérés pour les écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus.

5.3.3. L'exploitation infrastructurelle

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 2013 s'est soldée par 23 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:

- **L'exploitation et l'entretien 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.

Reste à noter qu'une panne aux installations d'une écluse se solde en règle générale par un arrêt d'exploitation. Ainsi en début d'avril 2013 une panne sérieuse de la commande de l'écluse de Stadtbredimus a entraîné un arrêt d'environ 40 heures de la navigation. Or afin de pouvoir minimiser les répercussions sur le trafic de passage, des travaux de réfection importants sont en général réalisés lors d'un arrêt annuel d'exploitation des écluses qui a lieu du 4 au 11 juin 2013. Dans ce contexte il reste à préciser que le potentiel d'entretien courant des barrages-écluses a pu être renforcé en décembre 2013 par la mise à disposition d'une assistance externe.

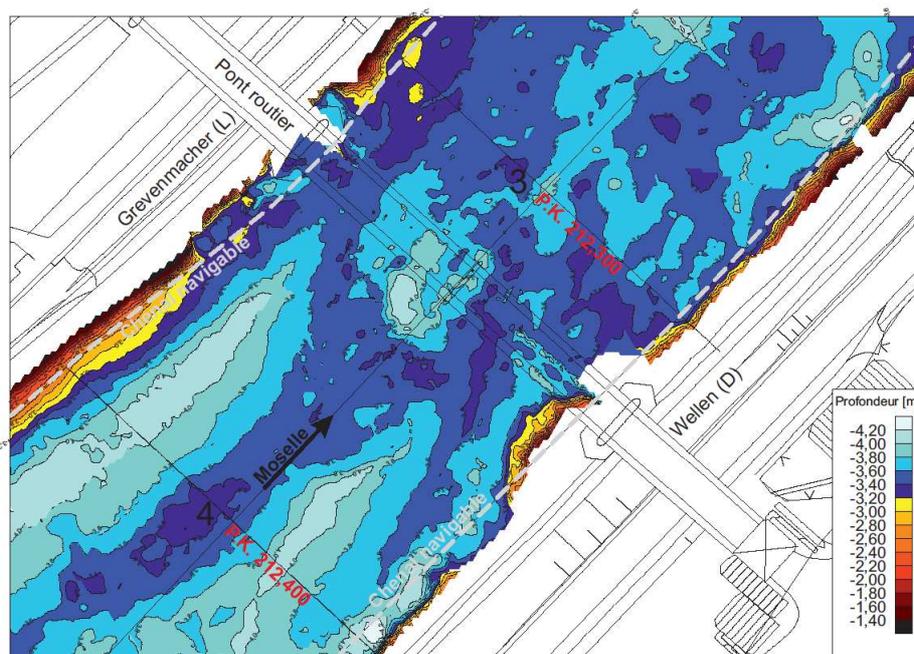
Des travaux d'assainissement extraordinaires de la centrale hydroélectrique de Grevenmacher-Wellen nécessitant une mise hors service de plusieurs mois ont entraînés une régulation du niveau du bief de Grevenmacher par le barrage d'environ 6.000 heures. Avec la réalisation des travaux d'assainissement de la centrale hydroélectrique de Grevenmacher-Wellen et la mise en service de l'échange de données entre la commande du barrage et de la centrale, il a été possible de finaliser le projet de prise en charge de régulation du niveau d'eau des biefs de Grevenmacher et de Stadtbredimus moyennant les commandes des deux barrages en mode automatique.

Les équipements de transmission de la fibre optique mise en place tout au long de la Moselle ont pu être finalisés. Reste à mettre en service les équipements de communication. Une évaluation des scénarios de gestion centralisée des barrages-écluses de la Moselle germano-luxembourgeoise a été finalisée en début de l'année 2013.

- **Sections de rives luxembourgeoises**

- 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).



Levée bathymétrique après enlèvement des anciennes fondations du pont routier de Grevenmacher-Wellen

- **Gestion de la sécurité sur l'eau:**

- 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.

Dans ce contexte il échet de mettre en évidence les activités d'assistance et les opérations de sécurisation du trafic fluvial déployées dans le cadre :

- a) du positionnement nautique du nouveau pont routier de Grevenmacher-Wellen
- b) des épreuves de natation « Ironman » dans la Moselle en septembre 2013.

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 87 avis à la batellerie.



Sécurisation du parcours réservé pour l'exécution des épreuves de natation

Suite aux efforts déployés au plan international, une réglementation en faveur d'une circulation plus restrictive des motos aquatiques sur la Moselle a pu être mise en place en juillet 2013. Cette réglementation qui limite la circulation des motos aquatiques aux plages d'horaires de 10h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 permet un contrôle plus efficace et partant une amélioration de la sécurité sur la voie navigable.

- 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 une configuration de base AIS terrestre (Automatic Identification System) se trouve en phase probatoire depuis le 12 février 2013. Le système AIS fournit aux conducteurs de bateaux et aux autorités une image fiable de la situation réelle du trafic et permet d'améliorer la sécurité sur la voie navigable.

- 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 Service de la Navigation 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 dispositifs d'information.

5.3.4. La gestion des ressources hydrauliques

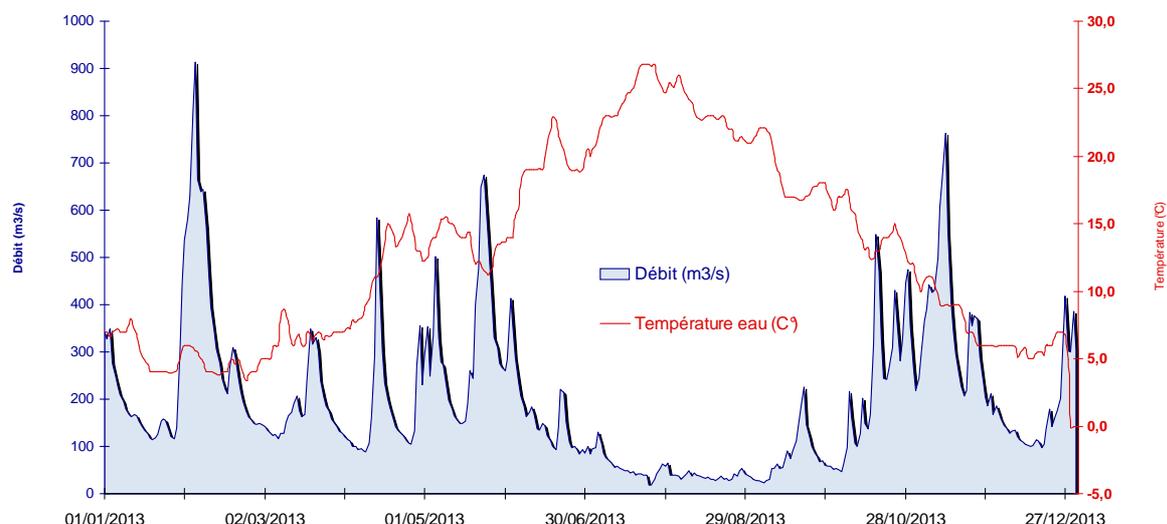
5.3.4.1. Les conditions hydrauliques

L'année 2013 s'est caractérisée par une hydraulicité particulièrement variable. Des épisodes de crues répétitives se sont manifestés en février et novembre.

Des périodes d'étiages ont eu lieu en août 2013. La valeur moyenne journalière la plus basse du débit a été enregistrée le 24 juillet 2013 avec 19 m³/sec.

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 mouillage garanti ont dû être temporairement décrétées.

Débites et températures de la Moselle en 2013 Valeurs moyennes journalières



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 2013 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)	239 heures
Activités de diffusion et d'information lors de la phase de vigilance (> 530 cm à l'échelle de référence)	76 heures
Activités préparatoires et connexes	985 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.

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, une plate-forme centrale d'accès aux paramètres hydrologiques et météorologiques a été mis en service début 2013.

5.4. Port de Mertert

La Société du Port de Mertert S.A. a reçu l'autorisation Commodo de

- l'Administration de la Gestion de l'Eau le 24 juillet 2012 ;
- l'Administration de l'Environnement le 13 mai 2013 ;
- l'Inspection du Travail et des Mines le 19 novembre 2013.

Suite à ces autorisations les projets comme notamment la refonte du Quai Sud, le point tournant pour bateaux de 135 mètres, la renaturation de la Syre, la passe à poissons et la turbine pourront être entamés sous peu.

Le début du chantier relatif à l'assainissement de l'ancienne usine à gaz a été retardé et est prévu d'être entamé au printemps 2014. Le débroussaillage sur le site de l'ancienne usine à gaz a été réalisé.

Le Conseil d'Administration a approuvé l'acquisition de l'immeuble « Backes ».

Le pont de Grevenmacher a été fermé du 22 mai 2013 au 15 octobre 2013. Le coup de bêche des travaux relatifs au nouveau pont a été réalisé le 30 avril 2013. Les sociétés CDC et Ponsin avaient été chargées afin de réaliser la construction du nouveau pont. Les éléments destinés pour le nouveau pont ont été soudés par Luxport sur le quai nord. Par la suite les éléments ont transportés sur des pontons à Grevenmacher. En date du 8 août 2013 la partie centrale du pont a été mise en place. Le nouveau pont surplombant la Moselle entre Grevenmacher et Wellen (Allemagne) a été ouvert le 15 octobre 2013 à la circulation.

Les travaux relatifs à la construction de la station d'épuration du Sidest ont débuté sur le site portuaire près de la Ville de Grevenmacher.

Deux nouveaux trafos ont été posés afin d'alimenter Tanklux et le centre d'aiguillage. 7 nouveaux mâts d'éclairage ont été posés.

Le tapis du carrefour principal ainsi que le parking du Service-Center a été finalisé le 13 avril 2013 : Le marquage du carrefour principal ainsi que du parking du Service-Center est prévu pour printemps 2014.

Une alimentation en eau fraîche de la Moselle dans la darse portuaire a été réalisée. La vanne motorisée a été raccordée au système « Fernwerktechnik ».

Les travaux de réaménagement de la route sur le site de Tanklux et vers le site de Tanklux sont en cours et seront probablement terminés avant août 2014.

Une visite des autorités du Port de Gent a eu lieu le 21 juin 2013.

Le Cluster for Logistics a organisé le 12 novembre une journée logistique qui s'est tenue sur le site portuaire de Mertert. Luxport a accueilli 3 classes de Lycées techniques et M. Schwarz de la « deutsche Transportgenossenschaft » a réalisé une présentation générale en

ce qui concerne le domaine de la navigation. Les étudiants ont été informés quant aux métiers en relation avec la navigation. La journée a été conclue par une soirée informative à la Chambre de Commerce.

Le Port de Mertert n'est pas encore sorti de la crise ; les chiffres affichent encore une légère baisse du tonnage. Les activités du port dépendent fortement des activités d'ArcelorMittal.

Statistiques

Le **courant export** a enregistré au total une régression de 26.833 t ou 14,66 % et a atteint 156.253 t en 2013 par rapport à 183.086 t en 2012.

Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une baisse des produits sidérurgiques de 24.034 t ou 13,84 % pour atteindre 149.574 t.

Les divers avec un tonnage de 6.679 t ont également régressés de 2.799 t ou 29,53 %.

Le **courant import** a totalisé 530.278 t et marque ainsi une diminution de 5.104 t ou 0,95 %.

Les ferrailles avec un tonnage de 69.340 t ont augmenté fortement de 42.051 t ou 154,09 %.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques ont marqué une augmentation de 100% pour atteindre 4.992 t.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2013 une baisse de 72.196 t ou 16,67 %, pour ainsi atteindre 360.968 t.

Les matériaux de construction ont augmenté de 2.435 t ou 10,46 % pour se fixer à 25.725 t.

Les produits agricoles ont enregistré une augmentation de 33 t ou 0,07 % pour atteindre 47.450 t.

Les divers ont également augmenté de 18.477 t ou 555,45 % pour arriver à 21.803 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2013 un tonnage total de 223.905 t par rapport à 201.793 t en 2012.

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une régression de 23.230 t ou 24,32 % pour se fixer à 72.296 t.

Le trafic "terrestre port" a augmenté en 2013 et ceci de 47.311 t ou 43,88 % pour atteindre 155.141 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port " a régressé de 21.864 t ou 12,84 % pour se fixer à 148.421 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 2013, le Département des Transports a compté 377 entreprises de transport international de marchandises par route disposant d'une licence communautaire.

Ces 377 entreprises disposaient au 31 décembre 2013 de 5.089 copies conformes, en comparaison de 5.370 pour 372 entreprises au 31 décembre 2012, ce qui équivaut à une diminution de 5,23 %.

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2013	377	+ 5	5.089	- 281	- 5,23 %
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			

Tableau récapitulatif: Transport international de marchandises par route

Le secteur des transports internationaux de voyageurs par route comptait au 31 décembre 2013 500 copies conformes pour 38 entreprises, contre 502 copies conformes pour 39 entreprises au 31 décembre 2012, ce qui équivaut à une augmentation de 0,40 %.

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2013	38	- 1	500	- 2	- 0,40 %
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

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 2013 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).

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 précédentes. 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.

Les entreprises nouvelles sont systématiquement contrôlées au courant de leur première année d'activité. Sur base des rapports établis par l'Administration des Douanes et Accises le Département des Transports a interpellé un certain nombre d'entreprises et leur licence n'a été renouvelée que pour un an au cours duquel l'entreprise sera à nouveau contrôlée pour vérifier qu'elle se conforme alors aux prescriptions légales et réglementaires.

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 2013, 29 attestations de conducteurs ont été émises. Au 31 décembre 2013, 33 attestations de conducteurs étaient en circulation.

Répartition par nationalité:

	2012	2013
Albanaise	1	1
Algérienne	1	2
Américaine	1	1
Bosnie-Herzégovine	6	8
Brésilienne	2	2
Canadienne	1	0
Cap-Verdienne	3	3
Congolaise	2	1
Croate	7	0
Iraqienne	1	1
Marocaine	1	2
Monténégrine	7	6
Serbe	3	0
Serbe-et-Monténégrine*	5	3
Turque	2	2
Ukrainienne	1	0
Uruguayenne	1	1
Total	45	33

* Bien que ces personnes ne peuvent plus aujourd'hui bénéficier de ceux deux nationalités en même temps, elles n'ont pas encore effectué les démarches nécessaires afin de régulariser leur situation.

Il est à noter qu'au 31 décembre 2013 18 chauffeurs de poids lourds actifs (31 décembre 2012: 13 chauffeurs de poids lourds actifs) disposaient d'un titre de séjour «résident de

longue durée» au sens de la directive 2003/109/CE et ne sont dès lors pas soumis à l'obligation d'être en possession d'une attestation de conducteur au sens du règlement (CE) n° 1072/2009.

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.

Depuis fin 2011, le Département des Transports demande en outre systématiquement à l'Administration des Douanes et Accises le contrôle de toutes les nouvelles entreprises de transports au courant de leur première année d'activité.

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.

Au 31 décembre 2013, 11 ateliers de tachygraphes disposaient d'un agrément délivré par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

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 2013, le Luxembourg a organisé un *Masterclass* 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 2013, le moratoire en matière de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route, décidé en 2000 par le gouvernement de l'époque a été maintenu.

En effet, l'ouverture des marchés des transports routiers pratiqué jusqu'en 1999, à côté du fait d'ôter en pratique toute possibilité de contrôle de l'accès au marché, ne présente actuellement aucun intérêt réel ni pour le secteur luxembourgeois des transports routiers en particulier, ni pour l'économie luxembourgeoise et ses besoins d'approvisionnement et d'expédition en général. Ceci est d'autant plus vrai depuis les élargissements de l'Union européenne des 1^{er} mai 2004 et 1^{er} janvier 2007 et 1^{er} juillet 2013.

Les régimes bilatéraux d'accès aux marchés des services de transports internationaux de marchandises par route se trouvent donc simplement reconduits pour l'année 2013.

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
Andorre	libéralisation	uniquement bilatéral ; transit et triangulaire interdits !
Bélarus	libéralisation	valable pour bilatéral, transit et triangulaire
Bosnie-Herzégovine	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
Monaco	libéralisation	valable 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

En 2013, 74 autorisations pour le Maroc ont été émises.

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 2013, aucune autorisation pour transport triangulaire n'a été demandée par les transporteurs luxembourgeois.

Tableau résumant le régime juridique pour les transports triangulaires:

pays	régime juridique	observations / restrictions
Allemagne	libéralisation	
Autriche	soumis à autorisation	
Belgique	libéralisation	
Bulgarie	soumis à autorisation	
Chypre	interdiction	
Croatie	libéralisation	
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. Conseil de l'Union européenne

En 2013, le futur règlement sur les tachygraphes, qui remplacera au courant de 2014 le règlement modifié (CEE) n° 3821/85, a été finalisé au Conseil et au Parlement européen qui ont trouvé un accord en deuxième lecture.

Ce règlement introduira une nouvelle génération de tachygraphes intelligents qui seront développés dans les prochaines années et ouvre la voie pour des contrôles plus ciblés.

6.6.3. 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.

6.6.4. 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, du Ministère des Finances et de l'Administration des Douanes et Accises.

En 2013, le Luxembourg a assuré la présidence du CoCom. Dans ce cadre, deux réunions du CoCom ont été organisées au Luxembourg.

Etant donné que le contrat avec le prestataire actuel AGES viendra à échéance au 30 septembre 2014, un marché public a dû être lancé en 2013 pour la continuation du système Eurovignette. La meilleure offre a été introduite par le prestataire actuel et après des négociations, un nouveau contrat de prestation a été signé le 13 novembre 2013 avec AGES.

Ces travaux ont été menés sous l'égide de la délégation néerlandaise qui assure aussi la gestion journalière du système Eurovignette ainsi que le contact direct avec le prestataire de services.

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. Un projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés en 2013.

Depuis 2010, l'Eurovignette n'est plus délivrée sur un support papier, mais a été dématérialisée (E-vignette). Le paiement de l'Eurovignette électronique peut être vérifié directement via Internet par les organes de contrôle, qui peuvent alors, le cas échéant, arrêter le véhicule en infraction.

Au Luxembourg, les Eurovignettes sont gérées par l'Administration des Douanes et Accises (paiement, contrôle).

6.7. Activité au niveau international

6.7.1. Le Forum International des Transports

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 2013, le Sommet a porté sur le thème « *Financer les Transports* ». Le Luxembourg y était représenté par une délégation.

Le Luxembourg collabore à la préparation de ces Forums dans le cadre des groupes de travail et du Conseil de Direction des Transports, mais ne participe pas activement aux travaux préparatoires vu les ressources humaines limitées disponibles dans un petit pays comme le Luxembourg.

6.7.2. Le contingent multilatéral CEMT

Le système du contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficacité du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisations de faire des opérations multilatérales.

Dû au fait que les autorisations n'étaient pas utilisées aux fins auxquelles elles sont destinées, une restriction du nombre de voyages «3 + 2» (3 voyages en charge hors du pays d'origine ainsi que les voyages au départ et à destination du pays d'origine) a été introduite il y a quelques années.

Différentes catégories d'autorisations ont été mises en place en tant qu'incitations pour encourager l'achat de véhicules propres et sûrs, ce qui fait que le nombre total d'autorisations a progressé plus rapidement que le contingent de base par le biais de coefficients multiplicateurs et de bonus. En 2013, 34.074 autorisations annuelles et 15.336 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, 2007. Ainsi, en 2013 13 autorisations annuelles (2 Euro III et 11 Euro V) ont été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 300 autorisations annuelles.

Les travaux du Groupe Transports routiers du FIT en 2013 ont porté surtout sur l'élaboration d'une Charte de Qualité qui sera à l'avenir à la base du contingent multilatéral. Cette charte reprend notamment la législation communautaire et contribue ainsi à exporter les standards élevés de l'Union européenne vers les pays de l'Europe de l'Est qui ne font pas partie de l'UE.

6.7.3. Relations bilatérales

En 2013, aucune commission mixte ne s'est réunie, ce qui s'explique par la politique restrictive adoptée dans le domaine des transports routiers depuis 1999 par les gouvernements successifs ainsi qu'un manque de ressources humaines.

7. Administration des enquêtes techniques (AET)

7.1. Contexte général

Ayant pour but d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial ainsi que des chemins de fer, l'AET a ouvert en 2013, plusieurs rapports d'investigations respectivement enquêtes de sécurité conformément la loi du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des Enquêtes Techniques dont le but est d'identifier les facteurs qui ont menés à l'évènement et, le cas échéant, d'émettre des recommandations de sécurité afin d'éviter qu'une telle situation ne puisse se reproduire. L'amélioration de la sécurité est donc l'unique objectif de l'Administration et il ne lui incombe pas de se prononcer sur une quelconque responsabilité lié à l'avènement d'un accident ou d'un incident grave.

Au niveau international, l'AET a collaboré avec diverses autorités d'enquêtes de sécurité dans le cadre d'évènements à l'étranger, impliquant directement ou indirectement le Luxembourg. En outre, l'administration a rempli des missions de représentant national auprès des diverses organisations européennes et internationales chargées de la réglementation et des conventions en matière d'enquêtes de sécurité.

7.2. Contexte fonctionnel

L'effectif de l'administration comprend actuellement un directeur, deux enquêteurs ainsi qu'un responsable administratif.

En ce qui concerne son statut, il est à noter que l'indépendance de l'AET, tant sur le plan organisationnel qu'au niveau opérationnel, est un élément primordial dans le fonctionnement d'une entité d'enquête de sécurité conformément aux exigences internationales et communautaires qui ont trait aux enquêtes de sécurité dans les domaines du transport.

7.3. Coopération européenne

De par ses attributions couvrant plusieurs modes de transport, l'AET est invitée à participer à de nombreuses réunions et autres activités, tant au niveau européen que sur le plan international. Les contacts et les informations recueillis lors de ces évènements sont d'autant plus importants qu'ils permettent aux enquêteurs, en cas de besoin et à défaut des compétences internes nécessaires, de recourir rapidement à l'expertise et au savoir-faire d'autorités et d'organisations étrangères.

La coopération entre les entités d'enquêtes est d'ailleurs encouragée par les organismes internationaux (OACI, OMI) et par les organisations et entités européennes (ENCASIA, ECAC, EMSA, ERA) dans les modes de transport concernés.

7.4. 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 d'attribution 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 2013, le personnel de l'Administration a suivi, en tout, 28,5 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).

Il y a lieu de noter que le réseau ENCASIA a, pour la première fois depuis sa création en 2010, organisé deux formations de deux jours chacune pour les enquêteurs des autorités d'enquêtes de sécurité des pays membres. Ces formations s'inscrivent dans la volonté du réseau ENCASIA à harmoniser le niveau de compétence des enquêteurs au niveau communautaire et à encourager la coopération et l'échange d'expériences entre les autorités d'enquêtes de l'UE.

7.5. Evènements dans les divers domaines de transport en 2013

7.5.1. Aviation civile

7.5.1.1. Rapports publiés en 2013 impliquant des aéronefs immatriculés au Luxembourg

- *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 Vérona 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'enquêtes de sécurité ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) a ouvert une enquête, à laquelle l'AET a participé en qualité de représentant accrédité de l'Etat d'immatriculation. Le rapport final, en langue italienne uniquement, a été publié en juillet 2013 et n'a pas fait l'objet de recommandations.

- *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'événement, classifié comme incident grave par l'autorité espagnole d'enquêtes de sécurité CIAIAC (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), a fait l'objet d'une enquête de sécurité. L'AET y a participé en qualité de représentant accrédité de l'Etat d'immatriculation et de l'opérateur. Le rapport final de la CIAIAC a été publié en avril 2013. Trois recommandations ont été adressées à l'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), organisme de gestion des aéroports en Espagne.

- *Accident de l'aéronef de type Murphy Renegade Spirit (aéronef de construction amateur) à proximité de l'aérodrome de Trier-Föhren (EDRT) le 18 juillet 2013 vers 10h20 UTC*

Le pilote, propriétaire de l'avion Murphy Renegade Spirit immatriculé LX-WGM, a procédé à un vol d'essai après des travaux de maintenance sur l'aéronef. Peu de temps après le décollage, à une hauteur d'environ 100 mètres du sol, le moteur a subi une perte de puissance. Le pilote a décidé de retourner vers l'aérodrome pour se poser d'urgence. Lors d'un virage à droite, l'avion a décroché et la faible hauteur n'a pas permis au pilote de sortir de cette situation de décrochage. L'avion est entré en collision avec le sol dans un champ à proximité de l'aérodrome. Le pilote a été légèrement blessé, l'avion a subi d'importants dégâts.

L'autorité allemande d'enquêtes de sécurité dans le secteur de l'aviation civile BFU (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung) a effectué une enquête de sécurité et a publié un rapport relatant les éléments factuels de l'accident en décembre 2013.

7.5.1.2. Enquêtes en cours

Evènements sur le territoire du Luxembourg

- *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 au premier trimestre 2014.

- *Collision de l'aéronef de type Piper PA28-161 Cadet immatriculé LX-AIF avec des arbres lors de l'approche finale sur la piste 26 de l'aérodrome de Noertrange (ELNT) le 14 avril 2013 à 14h55 UTC*

Le 14 avril 2013, l'avion Piper Cadet immatriculé LX-AIF a décollé de l'aéroport de Luxembourg (ELLX) pour un vol local à destination du terrain d'aviation de Noertrange (ELNT) avec, à son bord, le pilote détenteur d'une licence PPL(A) et deux passagers. A l'approche de la piste 26 de Noertrange (ELNT), l'avion a heurté la cime d'arbres endommageant les extrémités des deux ailes. L'avion a atterri normalement et personne n'a été blessé.

Les dommages structuraux ont fait que l'évènement a été classifié comme accident et une enquête de sécurité a été ouverte. Le rapport final sera publié dans la première moitié de 2013.

- Dégâts structuraux occasionnés à l'aéronef de type Cessna Model 510 Citation Mustang immatriculé LX-FGL par l'obturation des orifices de ventilation des réservoirs de carburant lors d'un vol d'Anvers (EBAW) à Luxembourg (ELLX) le 16 avril 2013 vers 7H06 UTC

Le 16 avril 2013, l'avion Cessna Model 510 immatriculé LX-FGL a effectué un vol d'Anvers (EBAW) à Luxembourg (ELLX) avec deux pilotes et un passager. Lors de l'approche vers l'aéroport de Luxembourg, en passant le niveau de vol FL070, le message d'alerte indiquant l'activation de la pompe de secours du circuit d'alimentation de carburant gauche s'est allumé. Au passage d'une altitude d'environ 4000 pieds, le message d'alerte indiquant l'activation de la pompe de secours du circuit d'alimentation de carburant droite s'est également allumé. L'avion s'est posé normalement et a rejoint son emplacement de parking. Après l'arrêt des moteurs, à la sortie de l'avion, le commandant a remarqué la déformation du revêtement des ailes, occasionnée par une sous-pression dans les réservoirs. Il a par la suite constaté l'obturation des orifices de ventilation des réservoirs de carburant situés sur l'intrados des ailes par des bandes adhésives de couleur rouge/orange.

Compte tenu des dommages structuraux occasionnés aux ailes, l'évènement a été classifié comme incident grave et une enquête de sécurité a été ouverte. Le rapport final sera publié courant 2014.

- Impact violent avec le sol lors de l'atterrissage du ballon à air chaud immatriculé F-HMCL le 22 juillet 2013 vers 19h00 UTC, blessant une personne grièvement

Le ballon à air chaud immatriculé F-HMCL a décollé le 22 juillet 2013 pour un vol privé au départ de Gorcy (F), avec à son bord le pilote et trois passagers. Lors de l'atterrissage aux environs de Sanem (L) par vent fort et tempête, le ballon a été pris dans un courant de vent descendant, entraînant l'impact violent de la nacelle avec le sol. Un passager a été éjecté de la nacelle et s'est légèrement blessé. Le ballon a ensuite repris de l'altitude pour heurter le sol à nouveau une centaine de mètres plus loin. La nacelle a chaviré et un deuxième passager a réussi à sortir à ce moment. Le ballon a alors été trainé par le vent sur une cinquantaine de mètres avant de s'immobiliser. Le pilote et un passager se trouvaient encore dans la nacelle. Le passager a subi de graves blessures à la tête, entraînant le décès quelques semaines plus tard. Le pilote n'a pas été blessé.

Le fait qu'il y a eu un blessé grave a donné lieu à l'ouverture d'une enquête de sécurité. L'évènement a dès lors été classifié comme accident. Le rapport final sortira au cours de l'année 2014.

- Atterrissage d'urgence de l'aéronef de type Cessna C140 immatriculé LX-DIS le 9 décembre 2013 vers 14h00 UTC dans un champ près de Filsdorf (L) suite à une panne moteur entraînant une perte de puissance

L'avion Cessna C140 immatriculé LX-DIS a décollé le 9 décembre 2013 pour un vol local avec le pilote et un passager à son bord. Peu de temps après avoir contacté la tour de contrôle de l'aéroport de Luxembourg (ELLX) au passage du point de report 'Tango', le moteur a subi une perte de puissance. Contraint d'effectuer un atterrissage d'urgence, le pilote s'est posé dans un champ cultivé à proximité de Filsdorf. Après avoir roulé sur environ cent trente mètres, le pilote a aperçu un talus pas loin devant l'avion et a commencé à freiner. Malgré la basse vitesse de l'avion à ce moment, celui-ci a basculé sur le dos, endommageant l'hélice, l'aile et les haubans gauche, la dérive et la gouverne de direction. Personne n'a été blessé.

Bien qu'il s'agisse d'un aéronef tombant sous l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, une enquête de sécurité a été ouverte et l'évènement a été classifié comme accident. Un rapport sera publié courant 2014.

Evènements à l'étranger

Pour les évènements à l'étranger, l'AET est invité à désigner un représentant accrédité pour participer en qualité d'État d'immatriculation, d'État de l'exploitant, d'État de conception, d'État de construction ou d'État fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'État procédant à l'enquête.

- *Accident de l'aéronef de type Beechcraft Premier 1A modèle 390, immatriculé VP-CAZ, survenu près de l'aérodrome d'Annemasse (F) le 4 mars 2013 à 7h39 UTC*

Le lundi 4 mars 2013, le pilote et deux passagers se sont rendus à l'aérodrome d'Annemasse (LFLI) pour un vol d'une durée prévue de 5 minutes vers l'aéroport de Genève (LSGG). Peu de temps après le décollage vers 7h38 UTC, le train principal gauche a heurté le toit d'une maison et l'avion est entré en collision avec le sol. Après avoir glissé sur le sol sur une centaine de mètres, l'avion a percuté plusieurs obstacles avant de s'immobiliser et de prendre feu. Le pilote et un des deux passagers sont décédés.

Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), autorité française chargée des enquêtes de sécurité relatives aux accidents ou aux incidents graves dans l'aviation civile, a procédé à une enquête de sécurité. L'avion étant exploité par une société luxembourgeoise, l'AET a été invité à participer à cette enquête. La publication du rapport final par le BEA est prévue au mois de mars 2014

- *Fracture de la jambe du pilote lors de l'atterrissage du ballon à air chaud immatriculé LX-BNB à 6h52 (heure locale) du 9 septembre 2013 à Zagajewice en Pologne*

Lors du championnat européen des ballons à air chaud, le pilote a décollé de l'aéroport de Kruszyn (EPWK) pour un vol de compétition. Lors de l'atterrissage aux environs du village de Zagajewice, le pilote s'est fracturé la jambe.

Une enquête de sécurité selon les modalités du règlement (CE) n° 966/2010 a été ouverte par l'autorité polonaise d'enquêtes de sécurité PKBWL (State Commission of the Aircraft Accident Investigation). L'AET a désigné un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

7.5.1.3. Statistiques pour l'année 2013 dans le secteur de l'aviation civile

CATEGORIE AERONEF	ACCIDENT	INCIDENT GRAVE
> 2250 kg	0	1
<= 2250 kg	3	0
TOTAL	3	1

7.5.2. Transport maritime et fluvial

7.5.2.1. Evènements dans le secteur du transport fluvial en 2013

Navire	Description de l'évènement
MS LEAN	Au Mkm 229,86, entrant dans l'écluse de Stadtbredimus, la péniche a touché de son côté tribord la porte de l'écluse.
Inconnu	Au Mkm 213,30 un dégât a été détecté au mur d'accostage occasionné par un navire inconnu.
Pousseur	Partant du port de Mertert vers Grevenmacher, le pousseur avec 8 pontons avait une rupture du tuyau hydraulique du moteur bâbord. 1 à 2 litres d'huile hydraulique se sont échappés dans la Moselle.
MS CON DIOS	Afin d'éviter un abordage au Mkm 226,00, la péniche montante MS CON DIOS a endommagé son gouvernail en heurtant la rive avec la poupe dans un virage.

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
2013		3					1		4	0	0	0	0

7.5.2.2. Evènements dans le secteur du transport maritime en 2013

En 2013 un total de 685 rapports ont été notifiés, dont 120 rapports ont fait objet d'une enquête préliminaire et étaient considérés importants pour être inclus dans la base de données européenne EMCIP. Les détails des quatre incidents graves de navires sont repris ci-dessous.

Suite à la visite d'évaluation de la mise en œuvre par le Luxembourg de la directive 2009/18/EC effectuée en novembre 2012 par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), le rapport de visite finalisé en juin 2013 énumérait 6 manquements et 3 observations. Les manquements concernent principalement des informations manquantes

relatives à des accidents et des suivis de recommandations de sécurité. Les observations se portent plutôt sur le manque d'expérience pratique des enquêteurs de l'AET.

La 3^e réunion du Cadre de coopération permanente (PCF) était tenue en juillet 2013 dans les locaux de l'EMSA à Lisbonne. Quatre groupes de travail ont été mis en place. Le Luxembourg a pris la présidence du groupe de travail WG2 traitant le suivi des recommandations de sécurité.

Navire	Description de l'évènement
ZHEN HE	Pendant l'opération de dragage dans le chenal de Vung Ang au Vietnam, un engin explosif non explosé a été aspiré par la tête de désagrégation et a explosé causant des dégâts importants au système.
SIMON STEVIN	Le navire à installation de roches sous-marine opérant le long des côtes de Norvège a subi une rupture de tuyau hydraulique du système de FPROV et environ 30 litres d'huile ont été éjectés dans la mer.
FAOJET	Le navire cargo navigant en pleine mer au large du Portugal a perdu toute puissance de propulsion. L'inspection révélait que le palier d'arbre à came du cylindre N°1 était fortement endommagé et les bielles tordues. Le navire a dû être remorqué à un port proche pour réparations.
DN207	Pendant l'opération d'assemblage de pipelines flottants dans des conditions de météo défavorable, le cylindre de gouvernail bâbord du bateau de travail a cassé. Le navire a été remorqué en lieu sûr pour réparations.

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
2013							40		42	38	120	0	42	0	0

7.5.3. Chemins de fer

Dans le domaine ferroviaire, l'année 2013 a été marquée par 10 événements liés à la sécurité dont 3 accidents mortels (suicides exclus) :

- Le 23 mai vers 11h 54 un train voyageur happa un piéton portant des écouteurs à hauteur du passage à niveau à Heisdorf. La victime, qui essaya de traverser les voies illicitement malgré les barrières abaissées, fut tuée sur le coup.

- Le 12 août vers 12h 22, dans des circonstances similaires, un deuxième piéton est happé mortellement par un train voyageur au passage à niveau à Heisdorf.

- Le 9 octobre vers 22h08, un passager essaya de traverser les voies illicitement en Gare de Rodange, au même moment un train voyageur arrivant en gare happa mortellement le passager.

Ces trois événements font actuellement l'objet d'une enquête de la part de l'AET.

7.5.3.1. Statistiques pour l'année 2013 dans le secteur ferroviaire

POS.	CATEGORIE	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	TOTAL PAR CATEGORIE
1	Avaries aux installations ou au matériel	--	--	--	--
2	Dérangements aux installations	--	--	--	--
3	Incidents et accidents de manœuvre	--	--	1	1
4	Incidents et accidents dans la circulation des trains	3	--	2	5
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)	--	--	4	4
8	Incendies, explosions	--	--	--	--
9	Délits	--	--	--	--
10	Evènements naturels	--	--	--	--
11	Manifestations, grèves,...	--	--	--	--
12	Autres évènements extraordinaires	--	--	--	--
	TOTAL PAR CLASSEMENT	3	--	7	10
					TOTAL

(source : notifications reçues par l'AET)

8. Affaires générales

Cette direction regroupe des attributions en rapport avec le fonctionnement interne du Département des transports et opère suivant les instructions et orientations fournies par la Coordination générale. De plus, certaines missions transversales sont assurées à titre particulier par des membres de son effectif.

8.1. Personnel (gestion du personnel, formation continue, accès, horaire mobile)

La Direction des affaires générales (DAG) est chargée de la gestion du personnel du Département des transports installé dans le bâtiment au Kirchberg. Le cadre comprend des fonctionnaires de l'Etat et des employés de l'Etat.

8.1.1. Effectif du département des transports au 31.12.2013

Au 31 décembre 2013, l'effectif du Département des transports était composé de 51 fonctionnaires et de 36 employés de l'Etat.

Cet effectif comporte globalement 37,93% de femmes.

8.1.2. Réforme administrative et gouvernance électronique

La DAG est chargée de la mise en œuvre interne des mesures de réforme administrative.

Afin d'améliorer la communication interne et la diffusion des connaissances, un projet de site Intranet, entrepris en 2008 dans une version pilote, a débouché en 2012 sur une plateforme gérée grâce à un CMS performant. Le site www.intranet-transport.etat.lu regroupe les informations, régulièrement mises à jour, d'intérêt général pour l'effectif au sens d'un outil de consultation et de mémoire organisationnelle, ainsi que des pages thématiques dédiées à certains dossiers transversaux (simplification administrative, budget, EU-Pilot etc.). Cette approche, de laquelle profitent également largement les agents récemment recrutés, permet de réduire l'usage de documents imprimés, tout en améliorant l'accessibilité de documents d'intérêt général ou transversal.

La mise en place d'un système de Gestion Electronique Documentaire (GED) demeure un chantier en cours. L'outil à déployer devra s'aligner sur les objectifs gouvernementaux en matière de gouvernance électronique et de simplification administrative, qui vont de pair.

Une analyse réalisée fin 2012 en concertation avec le ministère à l'Egalité des Chances, sous l'impulsion de la déléguée à l'Egalité du Département des transports, a débouché sur la recommandation que les entretiens de développement professionnel sont un outil à mettre en œuvre.

La DAG assure le suivi et les mises à jour du site Internet du Département des transports. En 2013, plus de 673.000 pages ont été consultées, ce qui correspond en moyenne à plus d'une page par minute. Dans une approche de service et de qualité au service du citoyen et

des entreprises et dans l'esprit de la simplification administrative, le service veille à mettre à jour les actualités (articles, communiqués), ainsi qu'à compléter constamment les pages de contenus.

La DAG assure annuellement la coordination de la préparation du présent rapport d'activité.

8.1.3. La formation continue

La formation continue permet d'adapter les compétences des agents à l'évolution des exigences liées à leurs tâches. L'avancement dans la carrière est conditionné par des efforts en matière de formation continue. Par ailleurs, la plupart des agents a participé à des cours de recyclage et de perfectionnement organisés par l'Institut National d'Administration Publique, ainsi qu'à des séminaires et conférences à thèmes spécifiques tant au Luxembourg qu'à l'étranger.

8.2. Budget / Comptabilité / Coordination budgétaire

La DAG est en charge de la centralisation, de la vérification et de la transmission des propositions budgétaires aux autorités compétentes. A cette fin, elle entretient au-delà d'un échange en continu avec les autres directions du Département des transports également des relations régulières avec les départements des Finances, du Trésor et du Budget, ainsi qu'avec les autres départements du MDDI.

La direction a été chargée d'émettre les engagements de diverses sections du Département des transports et de contrôler les dépenses avant liquidation pour un volume total de crédits voté de l'ordre de 17.066.631,- €.

250 engagements et 1097 ordonnances ont été saisis au courant de l'année 2013.

La gestion des frais de route de voyage et de séjour pour les missions à l'intérieur du pays et à l'étranger constitue un dossier récurrent, qui a à lui seul fait l'objet de 98 engagements et de 239 ordonnances saisies.

8.3. L'intendance du bâtiment et de l'équipement (accueil, courrier, sécurité, matériel de bureau / imprimés, bibliothèque)

La DAG acquiert et gère le matériel de bureau, les machines de bureau et les imprimés. Elle entretient le mobilier, le parc des machines de bureau et des installations techniques. Elle s'occupe des formalités et procédures afférentes avec le Service Central des Imprimés et Fournitures de bureau de l'Etat. La DAG concourt comme point de contact du MDDI pour les étages du Département des transports aux dossiers en relation avec la Commission des Loyers, l'Administration des Bâtiments Publics, le propriétaire de l'immeuble, les fournisseurs et les corps de métier.

Au niveau de l'accueil du public, la DAG s'attache à identifier des problèmes récurrents et à trouver des solutions, en concertation avec les directions spécialisées et dans l'esprit de la simplification administrative.

Aménagement & territoire
Environnement
Transports
Travaux publics

Pour
un développement
durable



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

Département des transports

www.transports.lu