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

Département des transports

Rapport d'activité 2014

décembre 2015

Le présent rapport, qui relate pour l'année 2014 les travaux du **Département des transports** du ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI), a été préparé, édité et publié par le département susmentionné au mois de

décembre 2015

Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Département des transports

4, Place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

Adresse postale:
L-2938 Luxembourg

Tél: (+352) 247 - 84400
Fax: (+352) 22 85 68
Cél.: info@tr.etat.lu

Sites officiels :
www.gouvernement.lu
www.mddi.lu
www.transports.lu
www.guichet.lu
www.luxembourg.lu

Pour en savoir plus, le rapport comporte à certains endroits des renvois vers des documents supplémentaires, qui peuvent être consultés en ligne sur **www.transports.lu** (redirection vers l'URL www.mt.public.lu), site du Département des transports.

La reproduction des informations que contient ce rapport est autorisée à condition d'en citer la source.

Grand-Duché de Luxembourg

Aménagement du 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

DEPARTEMENT DES TRANSPORTS

Table des matières

1. Circulation et sécurité routières 7

1.1. La formation et l'éducation routières 7

1.2. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg 29

1.3. L'homologations automobile et la certification générale 32

1.4. Les transports exceptionnels 34

1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne 34

1.6. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière 36

2. Chemins de fer 39

2.1. Les initiatives législatives 39

2.2. Administration des Chemins de Fer (ACF) 42

2.3. La sécurité dans l'entreprise CFL 47

2.4. La sécurité ferroviaire 49

2.5. La santé et la sécurité au travail 49

2.6. La qualité au sein de l'entreprise des CFL 49

2.7. La sûreté aux CFL 50

2.8. La protection de l'environnement aux CFL 51

2.9. Le transport de fret – CFL cargo 53

2.10. Les Ressources Humaines des CFL 55

2.11. Les installations fixes et les équipements 55

2.12. CFL-Immo 65

2.13. Le matériel roulant 66

2.14. Les transports publics 67

3. Transports publics par route 72

3.1. Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR) 72

3.2. Late Night Bus 75

3.3. Offres spéciales pour personnes à mobilité réduite 75

3.4. Communauté des Transports (CDT) 78

4. Transports aériens 98

4.1. Direction des transports aériens 98

4.2. Direction de l'aviation civile (DAC) 110

4.3. Administration de la navigation aérienne (ANA) 130

5. Navigation intérieure 142

5.1. Activité législative 142

5.2. Activités internationales 142

5.3. Service de la navigation 144

5.4. Port de Mertert 153

6. Transports routiers 156

6.1. Licences communautaires 156

6.2. Emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers 158

6.3. Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen : libéralisation, cabotage et transports triangulaires 159

6.4. Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises 160

6.5. Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route » (ECR)161

6.6. Activité au niveau communautaire 161

6.7. Activité au niveau international 164

7. Stratégie et planification 167

7.1. Planification de la mobilité 167

7.2. Le plan directeur sectoriel « Transport » (PST) 179

7.3. La mobilité douce 180

7.4. La mobilité transfrontalière 180

7.5. La mobilité régionale 184

7.6. Autres champs d'action 188

8. Administration des enquêtes techniques (AET) 191

8.1. Contexte général 191

8.2. Contexte fonctionnel 191

8.3. Formations 191

8.4. Coopération au niveau européen et international 191

8.5. Evènements liés à la sécurité dans les divers domaines de transport en 2014 193

9. Garage du Gouvernement 202

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 2014 de plusieurs actions et campagnes de sensibilisation.

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

A l'instar des années précédentes, le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ensemble avec le Centre de Formation pour Conducteurs (CFC) à Colmar-Berg ont de nouveau organisé des cours de formation en dates des 13 et 26 avril et en date du 10 mai 2014 avec le slogan « Fit for your bike? » pour des titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A (motocycle) afin de 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.

Considérant que la vitesse reste un des grands problèmes de l'insécurité routière et constitue toujours la cause principale des accidents graves et mortels, la campagne de sensibilisation *«La vitesse fait des orphelins et des veuves – Levez le pied!!» ,* campagne déjà diffusée en mai 2012, a encore une fois été lancée en mai-juin 2014.

Les objectifs de la campagne étaient:

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

Dans ce contexte, un grand contrôle germano-luxembourgeois médiatisé a eu lieu sur l'autoroute A1 constatant 48 automobilistes en infraction en date du 21 mai 2014.

Le Ministère a également, à l'instar du passé, soutenu la 4^{ième} journée pour jeunes conducteurs au Luxembourg, le « Autocenter Goedert Young Drivers Day », organisée les 19 et 20 juillet 2014 par la Young Drivers a.s.b.l. au CFC. Lors de cette journée les jeunes conducteurs (max. 240 participants) ont la possibilité d'améliorer leurs compétences de conduite et de développer leurs connaissances en matière de sécurité routière. Cette année, l'ancien pilote F1 Jarno Trulli et le champion en titre du VLN Nick Catsburg étaient au rendez-vous pour partager leurs expériences avec les jeunes conducteurs.

La deuxième campagne de sensibilisation de 2014 était également axée sur le sujet de la vitesse excessive dénommée « Je n'ai vécu que…– *Levez le pied!!* ». Les buts de la

campagne étaient les mêmes que pour la première campagne de l'année. Elle a été diffusée en septembre-octobre 2014.

Finalement, à l'approche de la saison hivernale, en coopération avec l'ACL, la Sécurité Routière et la Police grand-ducale, un dépliant dénommé « Conseils pour l'hiver » a été élaboré en français et allemand regroupant des informations pour les usagers de la route pour un usage plus sûre de la route en automne/hiver.

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

Depuis le 1er septembre 2002, la SNCA (SNCT avant 2012) est en charge de toutes les activités relevant de la gestion administrative des permis de conduire ainsi que de la délivrance matérielle de ces permis.

La mission de la SNCA comporte en outre l'organisation des examens pratiques et théoriques de conduire. Alors que les examens pratiques sont gérés au moyen du progiciel **PROBUS**, les examens théoriques sont gérés et reçus au moyen du progiciel **PROVIT**.

1.1.2.1. Les opérations administratives relevant du permis de conduire

Les opérations administratives relevant du service ' Permis de Conduire ' comportent notamment:

- la première délivrance de permis de conduire;
- le renouvellement de permis venus à échéance;
- la transcription de permis de nouveaux résidents, originaires de pays tiers à l'Espace Économique Européen;
- 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 pays de l'Espace Économique Européen
  qui établissent leur résidence 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.

Suite à l'entrée en vigueur le 19 janvier 2013 de la directive modifiée 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, relative au permis de conduire, la société est responsable depuis ladite date 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'Union européenne.

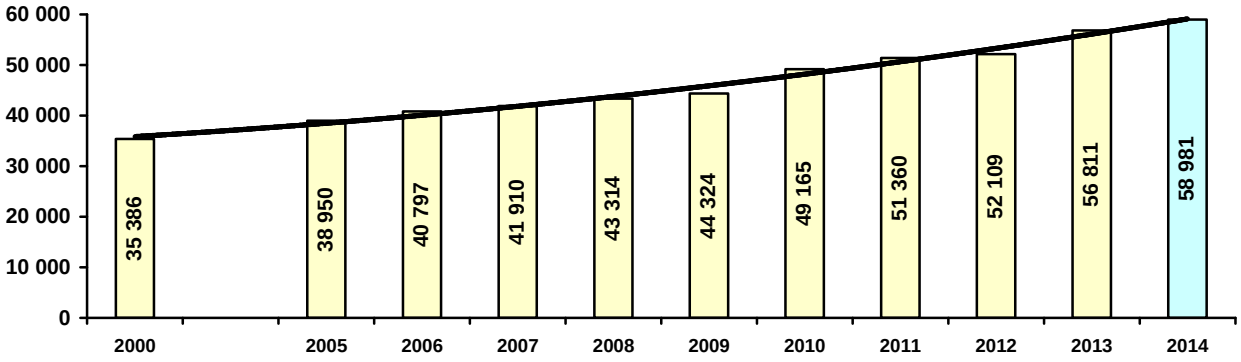
Cette carte comporte une série d'éléments de sécurité qui la protègent contre d'éventuelles falsifications, dont notamment:

- des guilloches positives et négatives, composées des lignes fines continues de plusieurs couleurs;
- un effet arc en ciel (« rainbow ») sur les deux faces de la carte, faisant changer les guilloches de couleur doucement et de façon continue;
- du microtext sur les deux faces de la carte, imprimé avec une taille de caractère très petite, qui ne peut être lue qu'à l'aide d'une loupe;
- une impression relief au cœur du design, qui induit un effet d'optique tri-dimensionelle;
- un élément diffractif (« DOVID »), fait de deux couleurs qui changent selon l'angle de vision;
- l'utilisation d'une 'OVI' ('optical variable ink'), faisant changer la couleur de la carte du Luxembourg (sur la face verso) de la couleur 'or' à la couleur 'magenta', selon l'orientation de la carte;
- l'utilisation (sur la face verso) d'une 'MLI' ('multiple laser image'), faisant apparaître alternativement la photo du porteur et le numéro du permis, selon l'angle de vue.

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

Année	1ère délivr.	Extension	Renouvell	Transcript	Duplicata	Enregistr.	TOTAL	Taux d'évolution annuel
2000	6 343	2 416	20 111	1 705	2 894	1 917	**35 386**	
2009	7 677	3.598	24 820	3 124	3 268	1 837	**44 324**	+ 2,3 %
2010	7 915	2 722	30 125	3 042	3 337	2 024	**49 165**	+ 10,9 %
2011	7 130	3 184	31 963	3 314	3 535	2 234	**51 360**	+ 4,5 %
2012	6 849	3 287	32 173	3 493	3 588	2 719	**52 109**	+ 1,5 %
2013	6 128	3 046	33 999	4 237	6 936	2 465	**56 811**	+ 9,0 %
2014	6 171	2 946	35 253	4 529	7 640	2 442	**58 981**	**+ 3,8 %**
Évolution p.r. à 2013	+ 0,7 %	- 3,3 %	+ 3,7 %	+ 6,9 %	+ 10,1 %	- 0,9 %		

Évolution pluri-annuelle des dossiers 'permis de conduire'



Taux d'évolution annuel (en %)	+ 4.7	+ 2,7	+ 3,4	+ 2,3	+ 10,9	+ 4,5	+ 1,5	9,0	+ 3,8

La croissance de 3,8 % en 2014 du nombre de dossiers traités provient essentiellement de la hausse, d'une part, du nombre de permis ayant dû être renouvelés ainsi que, d'autre part, du nombre de titulaires de permis de conduire qui ont demandé, à titre volontaire, l'échange de leur permis de conduire en papier contre un nouveau permis sous forme de carte en plastique.

Les permis nouvellement délivrés (**6.171**) se sont répartis sur les différentes catégories comme suit:

Catégorie	**A3/AM**	**A1**	**A2**	**B**	**F**
Nombre	473	92	0	5 511	95

En ce qui concerne les extensions de permis de conduire (**2.946**) à partir d'une catégorie de base à une ou plusieurs autres catégories, la situation se présente comme suit:

Catégorie	**A1**	**A2**	**A**	**B**	**BE**	**B100**	**B96**	**C1 (E)**	**C**	**CE**	**D**	**D1 (E)**
Nombre	18	612	11	711	352	389	43	55	290	161	304	0

Les permis de conduire renouvelés (**35.253**) se répartissent sur les différentes tranches d'âge comme suit:

Age	**< 50**	**50-60**	**61-65**	**66-70**	**71-75**	**76-80**	**81-85**	**> 85**
Nombre	1 530	5 520	603	3 514	3 781	4 457	3 710	906

Prol. 50 ➡ 60	**pdc prov.**
5 052	6 180

Les permis de conduire transcrits (**4.529**) se répartissent en fonction des pays qui les ont émis comme suit:

a) Pays de l'Espace Économique Européen (**2.998**)

F	P	B	I	D	GB	E	NL	H	R	S	LTU	PL	DK	IRL
765	572	424	338	187	158	79	70	59	53	50	41	34	28	26

CZ	BG	GR	LV	EE	A	SF	N	HRV	CY	IS	SK	SL	M
22	22	15	13	10	9	7	5	5	2	2	1	1	0

b) Pays externes à l'Espace Économique Européen (**1.531**)

USA	TJ	CH	IND	RUS	MNE	BR	CV	JP	SCG	CD	MA	TR	BIH
164	180	89	72	64	50	41	38	38	37	37	35	34	32

TN	UKR	IL	XK	IR	ZA	DZ	SN	MEX	TC	RA	MLD	GUB	NEP
29	27	22	21	20	19	16	13	13	13	11	10	10	9

MK	CO	YV	RL	AUS	AL	CI	MS	YU	IRQ
9	8	8	8	5	4	3	2	2	2

Autres
336

Les <u>duplicata</u> de permis de conduire (**7.640**) ont été délivrés pour les raisons suivantes:

Raison	Nombre
vol	1 037
perte	2 374
destruction	731
autres*	3 498

* • échange d'un permis en papier contre un permis sous forme de carte en plastique
• échange d'un permis afin de faire modifier un prénom 'germanique' en un prénom 'français'
• remplacement d'un permis pour cause d'une donnée erronée sur le permis original

En ce qui concerne les autorisations permettant de conduire des véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses ('**<u>ADR</u>**'), la situation a évolué au cours des dernières années comme suit:

Année	**A**	**B**
2009	102	237
2010	95	196
2011	122	248
2012	149	209
2013	140	141
2014	**129**	**238**

A = 1ère délivrance

B = renouvellement *

* après la réussite des cours de recyclage organisés en la matière par la Chambre de Commerce

1.1.2.2. <u>Les examens théoriques</u>

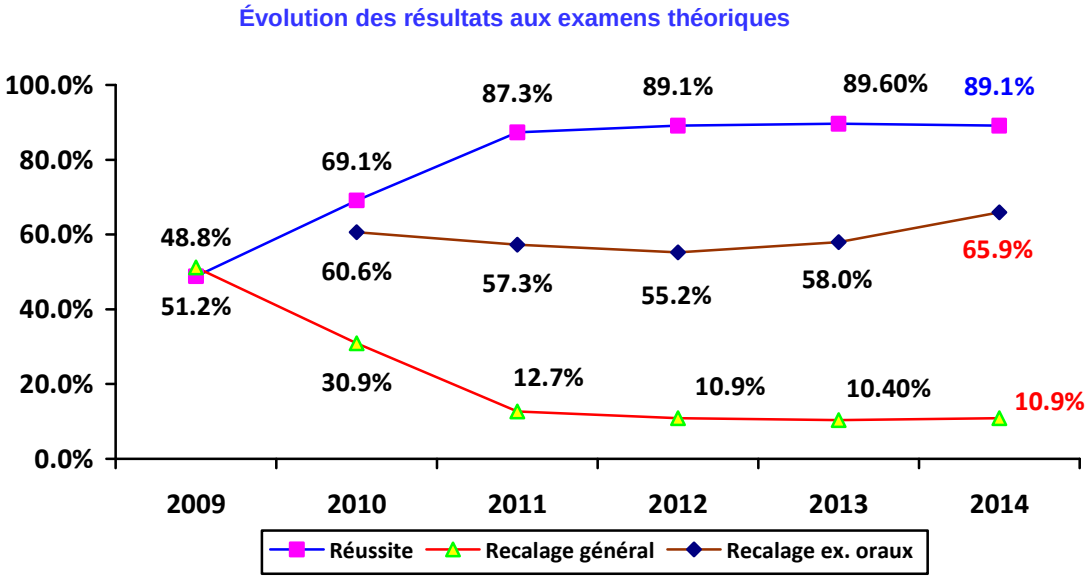
Au cours des six dernières années, le nombre des examens théoriques en vue de l'obtention d'un permis de conduire ainsi que les résultats à ces examens ont évolué comme suit:

Année	**TOTAL**	**Évolution**	**Réussites**		**Recalages**	
2009	14 961	+ 6,0 %	7 297	48,8 %	7 664	51,2 %
2010	13 585	- 9,2 %	9 393	69,1 %	4 192	30,9 %
2011	8 991	- 33,8 %	7 848	87,3 %	1 143	12,7 %
2012	9 252	+ 2,9 %	8 243	89,1 %	1 009	10,9 %
2013	9 122	- 1,4 %	8 171	89,6 %	951	10,4 %
2014	**9 865**	**+ 8,1 %**	8 786	**89,1 %**	1 079	**10,9 %**

Pour les examens théoriques passés l'an dernier, la situation quant aux réussites et aux échecs se présente comme suit:

	TOTAL		PROVIT *		Examens oraux	
2014	**9 865**		9 733		132	
Réussite	**8 786**	89,1 %	8 741	89,8 %	45	34,1 %
Échec	**1 079**	10,9 %	992	10,2 %	87	65,9 %

* le système informatisé gérant la réception des examens théoriques par ordinateur



Comparé à la situation avant 2010, où seulement la moitié des candidats ont réussi l'examen dès le premier essai, la situation a substantiellement évolué depuis lors. 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.

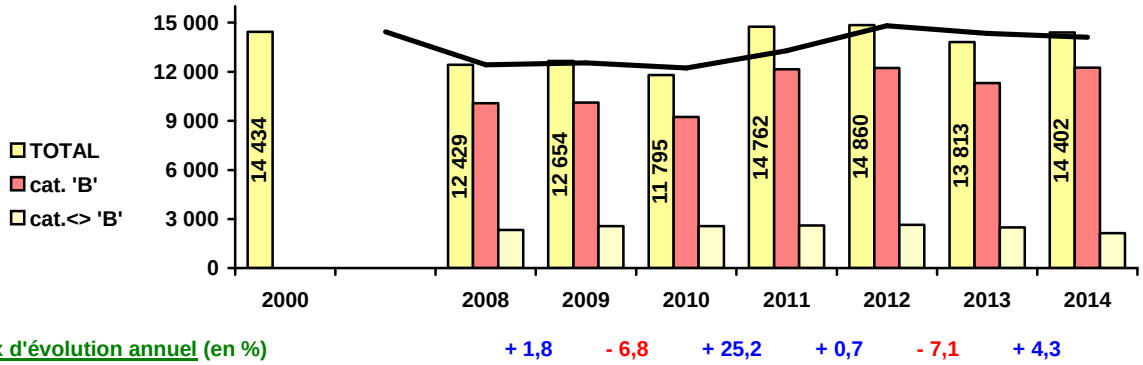
Le taux de recalage, qui a encore été de l'ordre de 50 % en 2009, a progressivement régressé depuis 2011, pour se stabiliser ces dernières années autour de 10 % faisant diminuer en conséquence également le nombre total des examens théoriques.

1.1.2.3. Les examens pratiques

En 2014, le nombre des candidats au permis de conduire de la catégorie 'B' (12.256) a représenté à lui seul 85,1 % des examens à passer, alors que au cours des six dernières années, le nombre des examens pratiques pour l'obtention d'un permis a évolué comme suit:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Évolution 2013-2014
TOTAL	12 686	11 795	14 762	14 860	13 813	**14 402**	**+ 4,3 %**
cat. <> 'B'	2 574	2 563	2 602	2 639	2 494	**2 146**	**- 14,0 %**
cat. 'B'	10 112	9 232	12 160	12 221	11 319	**12 256**	**+ 8,3 %**
dont **conduite accompagnée**	2 226	1 838	2 286	3 074	3 808	**3 753**	**- 1,4 %**
	22,0 %	19,9 %	18,8 %	25,1 %	33,6 %	**30,6 %**	

Évolution pluri-annuelle des examens pratiques de conduite



Taux d'évolution annuel (en %)	+ 1,8	- 6,8	+ 25,2	+ 0,7	- 7,1	+ 4,3

L'année 2014 a connu une hausse (de 4,3%) du nombre des examens pratiques par rapport à l'année antérieure. Cette progression est une conséquence directe de la hausse du nombre des examens théoriques réussis (+ 615 examens, équivalant à une croissance de 7,5%).

Le nombre des examens pour les autres catégories a continué à régresser (de 14% en 2014). Il se confirme dès lors que les conducteurs ne paraissent faire l'apprentissage et passer l'examen pour une catégorie autre que la catégorie 'B' que dans les seuls cas où ils ont effectivement besoin d'un tel permis, p.ex. pour des raisons professionnelles. Cette évolution est très probablement due à l'investissement financier important que représente en général l'extension de la validité d'un permis de conduire à une ou plusieurs autres catégories.

Après une régression entre 2007 et 2011, la formation des jeunes conducteurs par le biais de la conduite accompagnée a regagné en intérêt depuis 2011, ayant encore dépassé les 30% en 2014.

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

a) pour l'année **2014**, en ce qui concerne les différentes catégories de permis de conduire:

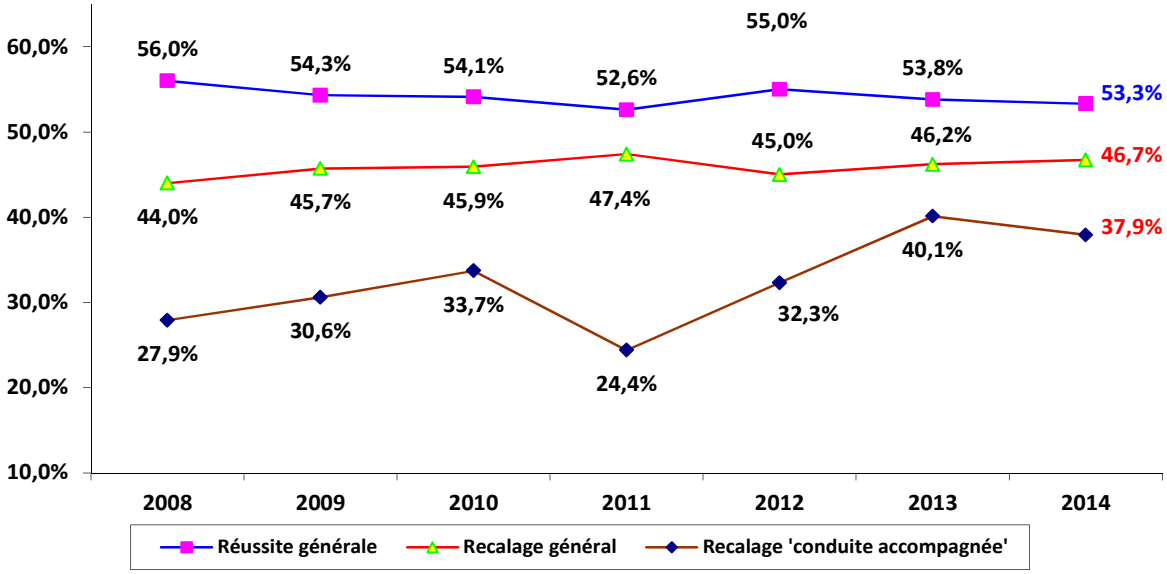
Catégorie	Total		Réussites	Recalages	
A2	537	4,55 %	427	110	20,5 %
A1	155	0,82 %	101	54	34,8 %
B	12 256	81,95 %	6 192	6 064	**49,5 %**
B+E	121	3,59 %	101	20	16,5 %
C	474	3,77 %	283	191	40,3 %
C+E	169	1,41 %	119	50	29,6 %
C1 / C1+E	58	0,35 %	49	9	16,7 %
D / D+E	519	2,91 %	300	219	46,8 %
F	113	0,65 %	98	15	13,3 %
TOTAL	**14 402**	(100,0 %)	**7 670**	**6 732**	**46,7 %**

b) pour les six dernières années, en ce qui concerne l'ensemble de toutes les catégories de permis:

Année	TOTAL		Conduite accompagnée ('B')	
	Réussites	Recalages	Réussites	Recalages
2009	54,1 %	45,7 %	69,4 %	30,6 %
2010	54,1 %	45,9 %	66,3 %	33,7 %
2011	52,6 %	47,4 %	75,6 %	24,4 %
2012	55,0 %	45,0 %	67,7 %	32,3 %
2013	53,8 %	46,2 %	59,9 %	40,1 %
2014	**53,3 %**	**46,7 %**	**62,1 %**	**37,9 %**

De 2008 à 2011, le taux de réussite à l'épreuve de conduire pratique avait progressivement diminué. Une inversion de tendance a toutefois eu lieu en 2012, où le taux de réussite est remonté à 55,0%, pour s'établir à 53,3% en 2014. Au plan de la conduite accompagnée, la situation est nettement meilleure, alors que le taux de réussite afférent s'est établi en 2014 à 62,1%, avec en outre une légère hausse de ce taux par rapport à l'année antérieure.

Évolution des résultats aux examens pratiques



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

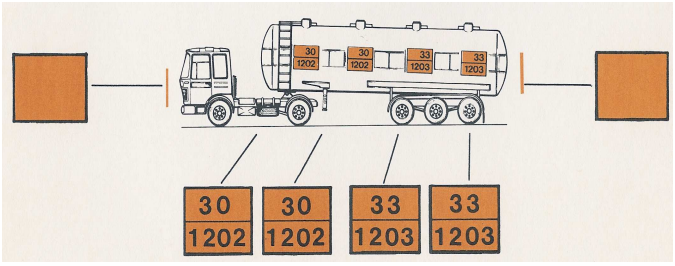
Depuis le 1er janvier 2003, la SNCA est engagée dans l'activité du 'conseiller à la sécurité' auprès d'entreprises assurant le transport, la manutention ou l'expédition de 'marchandises dangereuses' en vertu des règlementations internationales, qui sont l'ADR pour le transport routier, le RID pour le transport ferroviaire et l'ADN pour le transport fluvial.

Pour les entreprises sous contrat, les rapports annuels ainsi que les audits périodiques ont été préparés et documentés. En outre, des séances de formation ont été organisées en fonction des besoins des secteurs économiques intéressés ainsi qu'en vertu des exigences afférentes de l'ADR. Une documentation exhaustive a été remise à tous les clients afin d'informer ceux-ci sur les changements intervenus sous l'effet de la mise en vigueur de la version ADR-2013. Finalement, les trois experts dont dispose la société se sont également tenus à la disposition d'entreprises qui ne sont pas conventionnellement liées à la SNCA, notamment pour répondre à des demandes de conseil et d'information ou pour dispenser, contre paiement, des consignes de sécurité.

En 2014, le nombre de clients (36) n'a pas changé. Toutefois, trois sociétés ont cédé leur commerce de livraison de fuel à un groupe, pour lequel la SNCA a d'ores et déjà assumé la fonction de conseiller à la sécurité. En contrepartie, la société a pu contracter trois nouveaux clients impliqués dans le transport de matières dangereuses.

Les 36 entreprises clientes qui disposent d'un contrat de conseil ADR se répartissent comme suit:

16 transporteurs de mazout;
8 transports de marchandises en colis, en conteneurs ou en vrac ;
7 transporteurs de produits chimiques;
1 expéditeur de produits chimiques;
1 producteur et transporteur de peintures;
1 expéditeur de peintures;
1 transporteur de déchets;
1 expéditeur de déchets.



À l'image des années antérieures, des contacts réguliers ont été organisés et entretenus avec d'autres organismes impliqués dans le transport de matières dangereuses, dont notamment les services du Département des Transports (en vue de la transposition des réglementations internationales), les organes du contrôle routier (Police et Douanes), la Chambre de Commerce, et tout particulièrement la 'Luxembourg School for Commerce' (en matière de formation) ainsi que la Confédération Luxembourgeoise du Commerce (en relation notamment avec la publication biennale d'une brochure ADR, à la rédaction de laquelle les experts de la SNCA contribuent d'une manière notable).

Nonobstant les contrôles exécutés régulièrement dans les entreprises par les agents spécialisés de l'Administration des douanes et accises, sur base de données mises à leur disposition par la SNCA, bon nombre d'entreprises ne recourent toujours pas aux services d'un conseiller à la sécurité, pourtant prescrit par la législation en vigueur.

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.

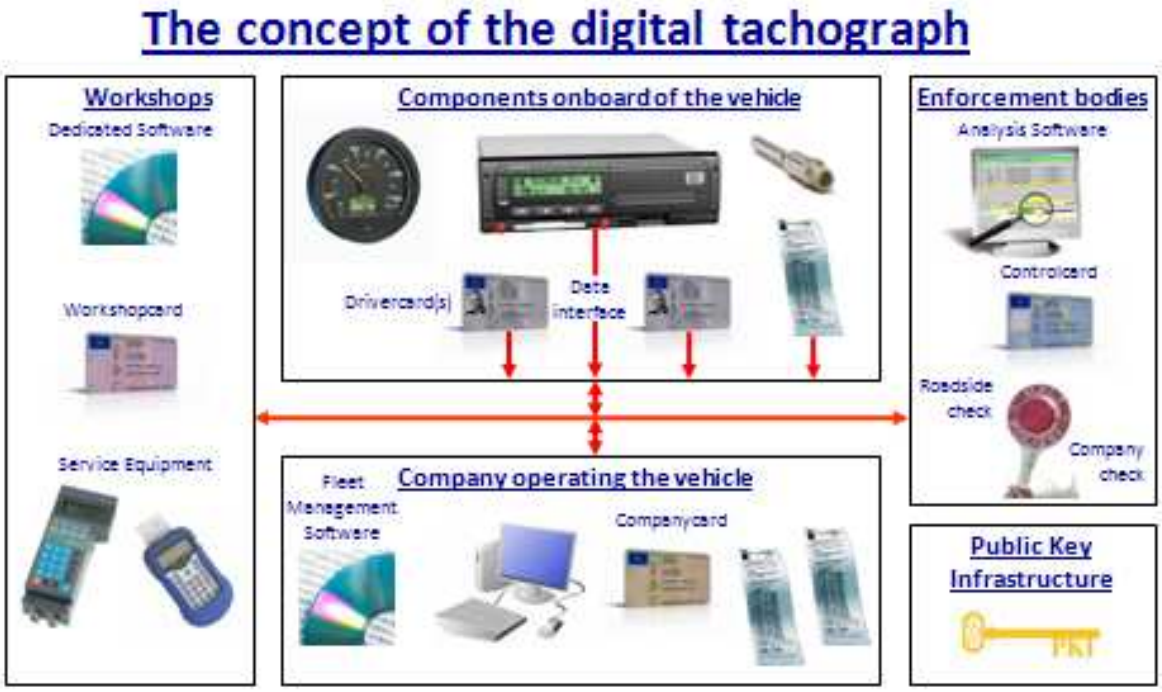
Ces cartes sont nécessaires pour les tachygraphes visés aux fins de:
- leur calibrage et paramétrage (' carte-atelier ')
- leur mise en route et utilisation (' carte-conducteur ')
- leur contrôle (' carte-contrôleur ')
- la gestion des données y enregistrées(' carte entreprise ')

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 situation en matière de la délivrance de cartes pour tachygraphes se présente comme suit:

Année	TOTAL	Conducteur	Entreprise	Atelier	Contrôleur
2009	1 481	1 248	174	48	11
2010	2 393	2 113	189	57	34
2011	3 032	2 552	397	61	22
2012	2 858	2 390	395	50	23
2013	2 322	1 930	319	58	15
2014	**1 975**	1 674	214	51	36

Après la progression importante du nombre de cartes délivrées en 2010/2011, suite à l'échéance de la validité et au renouvellement concomitant des cartes qui avaient été délivrées les premières en 2005/2006, le nombre de cartes délivrées est revenu à son niveau 'normal' depuis 2013.



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	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Séances	106	107	127	122	98	92	110
Personnes convoquées, dont stagiaires	400 34	362 15	465 20	481 27	381 26	344 24	450 25
Retraits du permis de conduire, dont stagiaires	52 11	35 4	74 8	75 6	59 7	57 9	75 9
Refus de délivrance ou de renouvellement	29	28	39	47	38	21	33
Restrictions du droit de conduire	76	63	86	64	48	72	59
Restitutions intégrales du permis	61	54	96	115	112	76	81
Restitutions partielles du permis	96	35	24	40	38	16	22
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	3	1	1	4	4	3	15
Autres dont examens de contrôle accord demande en obtention	/	/	/	/	41	108 62 46	179 118 61

Il résulte du tableau ci-dessus, que les activités de la Commission spéciale au cours de 2014 sont en légère régression par rapport à l'année 2013.

Cette augmentation est en partie due aux dossiers relatifs à la transcriptions des permis de conduire qui ont été émis par des pays tiers à l'EEE et dont les détenteurs n'ont pas respecté dispositions prévues à l'article 84 du Code de la Route.

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

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

Les dossiers révélant des problèmes de drogues et d'alcool augmentent quant à eux de façon continue. Très souvent ils sont transférés à la Commission médicale en vue d'obtenir un, voire plusieurs avis médicaux complémentaires. Dès lors, la Commission médicale en assure le suivi.

Le nombre total d'arrêtés pris sur base d'un avis émis par la Commission spéciale s'élève à 386, 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 71 avis pris sur base du dossier, ayant donc une incidence favorable sur le permis de conduire des intéressés et ne nécessitant pas leur présence devant la Commission spéciale.

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

De plus, en cas d'interdiction de conduire partielle, les données afférentes doivent être saisies dans la base de données des permis de conduire afin qu'un permis à validité réduite puisse être émis par la SNCA.

Enfin, pour être complet, il importe de savoir que le Service contentieux a fait procéder en 2014 à 690 enquêtes, effectuées par la Police grand-ducale. Ces enquêtes ont lieu, soit en

vue de la prise d'une mesure administrative, soit dans le contexte d'un contrôle nécessaire pour évaluer le comportement de chauffeurs aux antécédents négatifs.

Fidèle à son principe de prévention, le Service contentieux a adressé par le passé des avertissements écrits à des conducteurs stagiaires ou autres, afin d'attirer leur attention sur le comportement négatif en matière de conduite automobile et en vue d'éviter un maximum de récidives. Ce chiffre s'élève à 540 avertissements écrits en 2014.

1.1.3.2. La Commission médicale

Pour l'année 2014, 1343 personnes ont été convoquées lors de 211 séances et plus de 7.000 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, l'examinateur en chef a procédé à 67 examens de contrôle pratique, afin de constater les capacités physiques de personnes présentant un handicap ou un état de santé affaibli.

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

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

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

Activités de la Commission médicale :

Statistiques générales	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de séances	278	228	193	172	211
Nombre de personnes convoquées	1.147	1.110	1.080	1.029	1.343
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	3.508	3.125	2.956	2.861	2.887
Dossiers soumis à la Commission médicale					
Nombre total de dossiers	6.923	6.053	5.681	6.591	7.493
Dont première obtention d'un permis	160	175	147	206	266
Extension de catégorie du permis	44	65	52	57	66
Transcription d'un permis	29	53	39	24	39
Renouvellement d'un permis	1.684	1.452	1.242	2.164	2.897
Dispense du port de la ceinture de sécurité	11	9	7	2	3
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc.)	142	332	131	93	83
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	2.887	2.819	2.893	3.207	3.261
Réexamens périodiques	1.876	1.106	1.117	807	829
Restant à traiter (situation au 31.12.)	90	42	53	31	49

Dossiers avisés par la Commission médicale					
Notés pour réexamen périodique	1.228	909	910	668	320
Classés	2.930	2.462	1.935	2.858	4.071
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	207	160	137	295	383
dont renonciation volontaire de la part du titulaire	95	86	57	128	127

Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	77	50	55	88	127
Mainlevées partielles et restitutions, (données disponibles depuis 2006).	73	62	82	57	98

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une progression très nette et le nombre de dossiers carte de stationnement pour personnes handicapées s'élève à 3.261 dossiers en 2014.

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

En 2014 ce sont 597 arrêtés ministériels qui ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 98 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire.

Afin d'endiguer des accidents liés à des troubles physiques et / ou psychiques, il incombe à la Commission médicale d'assumer un suivi médical, mais aussi de garantir une certaine autonomie aux personnes concernées, âgées, malades ou affaiblies, tout en s'assurant qu'elles ne présentent pas de risques ni pour elles-mêmes ni pour tous les autres usagers de la route.

En 2014 ce sont 127 personnes qui ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore valable. Environ 200 personnes supplémentaires ont renoncé à faire aboutir le renouvellement de leur permis de conduire pour des raisons médicales.

1.1.4. Les cartes de stationnement pour « handicapés physiques »

La Commission médicale 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 et permis à points.

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

	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de demandes dont	2.389	2.537	2.671	2.972	3.368
Nouvelles demandes	1.320	1.487	1.488	1.460	1.577
En renouvellement	743	757	822	897	1.088
Duplicata	54	54	51	59	65
Refus	206	178	295	446	531
Convocations au contrôle médical	66	61	15	110	107
Total des cartes « Institutions »	62	55	43	39	78
En circulation au 31.12.	225	248	254	266	284

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 du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, chaque personne vivant en institution devait faire une demande en vue de l'obtention d'une carte de stationnement. En 2014, 78 institutions se sont vues attribuer une carte de stationnement.

Le travail minutieux effectué dans ce domaine vise à apporter une touche de confort aux personnes atteintes d'un handicap afin de leur simplifier leurs déplacements.

Par ailleurs, il convient également d'écarter des personnes qui ne sont pas en droit de disposer des facilités qu'offre ladite carte, parce que ne présentant pas de handicap réel.

Finalement, il reste à soulever que pour l'année 2015, une modification du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003, précité est prévue et ceci dans le souci d'une simplification administrative visant en outre à diminuer les délais de traitement des demandes.

1.1.5. Examens théoriques « apprenti-instructeur »

Dans les attributions du « Service Contentieux », il convient encore de relever que le service a convoqué en 2014 un total de 29 candidats « apprenti-instructeur ».

9 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 13 ont échoué, 4 ont été refusés et 3 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

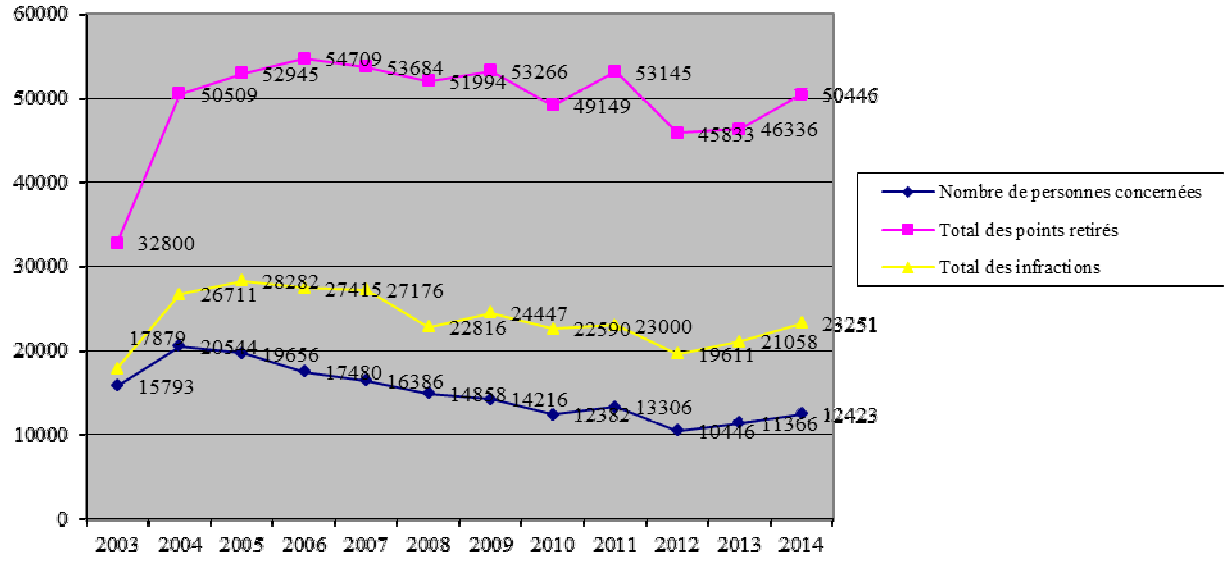
Il incombe encore au service de délivrer et de renouveler les agréments pour les apprentis-instructeurs et les instructeurs. En 2014 ce sont 89 agréments qui ont été délivrés.

1.1.7. « Permis à points »

D'une façon générale, l'année 2014 a été marquée par une augmentation des infractions traitées et du nombre de points retirés par rapport à 2013. En effet, entre le 1ier janvier 2014 et le 31 décembre 2014, 50.446 points ont été retirés à 12.423 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.

Afin de tenir compte des infractions surtout en matière d'alcool et de vitesse (cf point 1.1.7.2) le permis à points sera adapté en 2015.

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



1.1.7.1. <u>Les avertissements taxés</u>

Au courant de l'année 2014, les forces de l'ordre ont établi 18.922 avertissements taxés (19.361 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 36.343 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 24.786 points (*68,20%*) du nombre total de points retirés suite à des avertissements taxés.

En 2014, 402 points (*1,11%)* ont été retirés suite à 201 avertissements taxés pour conduite sous l'influence d'alcool (taux d'alcoolémie inférieur à 0,8 g/l).

Actuellement, 45.774[2] personnes[1], font l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, 20.587[2] personnes (*44,97%)*[2] sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, tandis que 25.515[2] personnes (*55,74*%)[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)

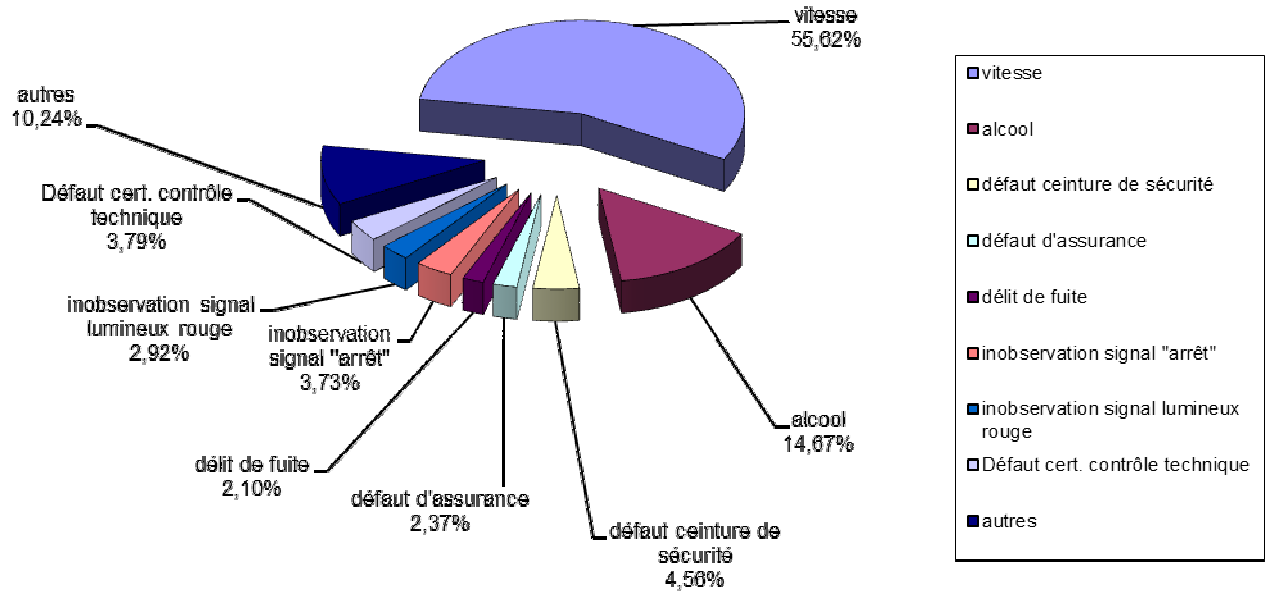
1.1.7.2. <u>Les condamnations judiciaires</u>

En 2014, les tribunaux luxembourgeois ont prononcé 3.935 condamnations à l'encontre de 2.859 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 14.110 points.
Le détail des infractions se présente comme suit :

-alcool	7.000 points (*49,61%)*
-vitesse	3.273 points (*23,20%)*
-défaut d'assurance	1.200 points (*8,50%)*
-délit de fuite	1.060 points (*7,52%)*
-autres	1.577 points (*11,17%)*

1.1.7.3. Les points (avertissements taxés et jugements confondus)

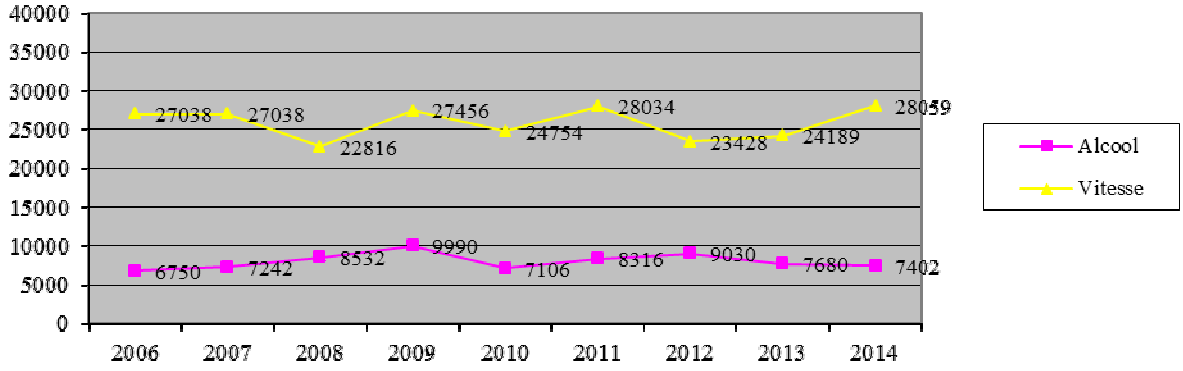
Du total de 50.446 points qui ont été déduits pendant l'année 2014, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent 28.059 points, soit (*55,62%)*. Le nombre de points déduits suite à la conduite d'un véhicule respectivement sous influence d'alcool et en état d'ivresse s'élève à 7.402 points, c'est-à-dire (*14,67%*). Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 2.301 points, ce qui équivaut à (*4,56%)*. Suivent par ordre décroissant, le défaut d'un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de 1.914 points (*3,79%*), l'inobservation d'un signal de priorité « arrêt » avec le retrait de 1.882 points (*3,73%*), ainsi que l'inobservation d'un signal lumineux rouge ayant entraîné le retrait de 1.472 points (*2,92%*).



L'alcool au volant et la vitesse excessive, demeurant de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de *(70,29%)* des retraits de points opérés en 2014, ce qui se matérialise par 35.461 points.

On peut constater une augmentation des points déduits pour la vitesse excessive par rapport à 2013 (*52,20%*) et en 2014 (*55,62%),* tandis que les points retirés pour alcool au volant ont connu une légère baisse, en 2013 (*16,57%*) et en 2014 (*14,67%*).

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



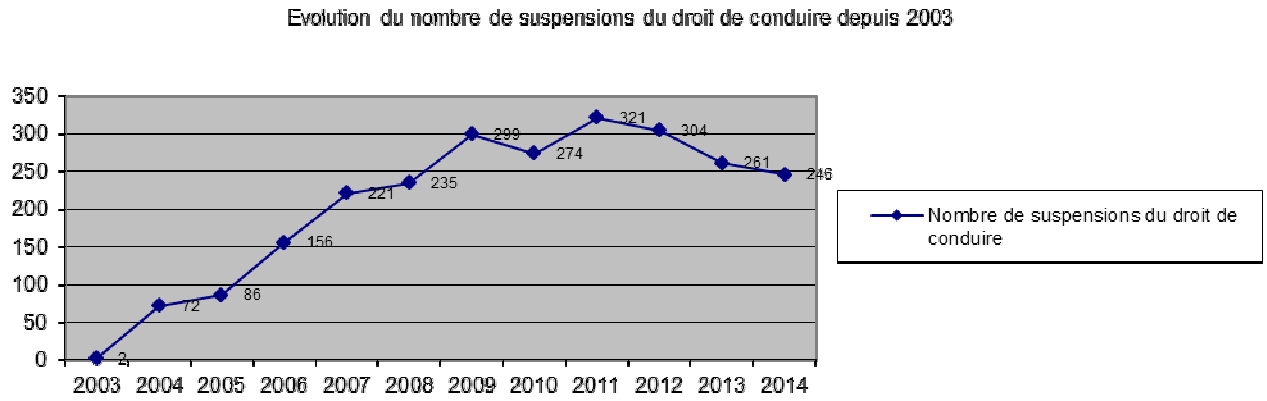
1.1.7.4. Les capitaux de points

La situation des 178.856 personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1er novembre 2002 a évolué comme suit au courant des six dernières années :

Situation 31/12/14	Situation 31/12/13	Situation 31/12/12	Situation 31/12/11	Situation 31/12/10	Situation 31/12/09			
Total : 178.856	Total : 166.433	Total : 155.067	Total : 144.621	Total : 131.315	Total : 118.933			
123.780	111.229	99.238	85.278	71.906	57.053	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.)
3.645	3.704	3.756	4.305	4.751	5.620	personnes détiennent	11 points	
33.814	33.235	32.820	35.081	34.585	35.586	personnes détiennent	10 points	
1.294	1.361	1.405	1.647	1.891	2.306	personnes détiennent	9 points	
9.962	9.142	9.556	9.615	9.358	9.471	personnes détiennent	8 points	
615	685	784	935	1.104	1.331	personnes détiennent	7 points	
2.352	2.440	2.591	2.695	2.704	2.726	personnes détiennent	6 points	
453	504	582	679	788	814	personnes détiennent	5 points	
1.993	2.084	2.188	2.299	2.216	2.135	personnes détiennent	4 points	
170	331	396	149	423	415	personnes détiennent	3 points	
543	593	632	596	592	579	personnes détiennent	2 points	
131	147	164	195	16	208	personnes détiennent	1 point	
978	978	955	877	781	689	personnes détiennent	0 points	Suspension du droit de conduire pour 12 mois !

En 2014, les suspensions du droit de conduire pour solde de points nul a connu une diminution par rapport à 2013 (261) pour atteindre le nombre de 246 en 2014. En contrepartie, 220 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, 2012 et 2013 et maintenant en l'année 2014, encore un recul de 15 unités par rapport à 2013), ce qui est illustré par le graphique suivant :



Entre le 1ier janvier 2014 et le 31 décembre 2014, 17.758 titulaires d'un permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de 12 points, après trois ans sans nouvelle infraction en matière de permis à points.

1.1.7.5. Les récidivistes

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

Nombre de récidivistes au 31/12/2014	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	Retrait de points encouru
7.855	7.887	8.119	8.590	8.640	9.266	à 2 reprises
2.407	2.537	2.747	3.055	3.245	3.481	à 3 reprises
1.009	1.107	1.172	1.322	1.447	1.567	à 4 reprises
762	874	1.042	1.128	1.169	1.128	à 5 reprises

1.1.7.6. Les informations en matière de permis à points

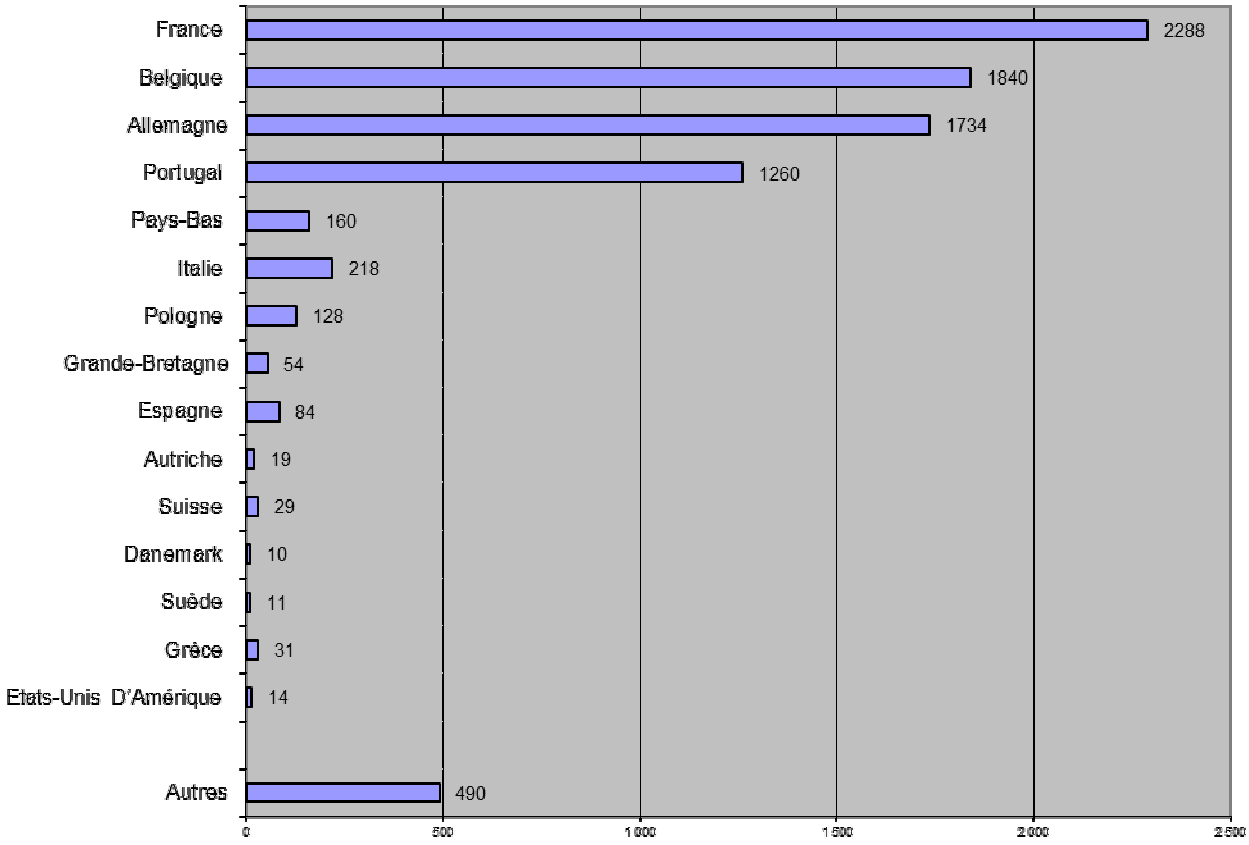
Au courant de l'année 2014**,** 22.928 courriers recommandés ont été envoyés suite à une réduction de points, dont 6.628 (*28,91%*) lettres à destination d'adresses étrangères.

En 2014, 17.758 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 2014, 8.370 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 2014, ± 312 personnes se sont inscrites afin de suivre un cours de formation facultatif au CFC à Colmar-Berg, 300 personnes se sont inscrites à la formation obligatoire en vue de se voir restituer le droit de conduire, dont 217 personnes ont achevé les formations.

1.1.7.9. Les retraits de points par tranches d'âge

Au 31 décembre 2014, 178.856 (*195.613*[3] *valeur théorique*) personnes avaient fait l'objet d'un retrait de points du capital de leur permis de conduire (depuis le 1er 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
195.613[3] personnes	21.554	5.042	33.208	49.107	52.895	33.807
	11,01%	2,58%	16,97%	25,11%	27,05%	17,28%

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

1.1.8. La coopération du Centre de Formation pour Conducteurs

Depuis son ouverture le 12 juin 1996, le Centre de Formation pour Conducteurs a accueilli 105.348 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 40.231 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2014, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

	Nbre de part.	Evo./2013
Catégorie A	513	- 5,9 %
Catégorie B	6464	+ 5,9 %
Police	672	- 3,4 %
Armée	49	+ 6,5 %
Camions et Bus (Armée, Pompiers, Protex)	135	+ 29,8 %
Permis à points	419	- 6,5 %
Formation professionnelle		+ 15,2 %
- Formation continue	1347	
- Qualification initiale	350	
Volontaires et sociétés, événements	2200	
Total :	12149	

Parmi les événements les plus marquants de l'année, il y a lieu de mentionner le cours de remise en forme « Fit for your bike » s'adressant aux motards qui fut organisé pour compte du Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) ainsi que le « Young Drivers Day » s'adressant aux jeunes conducteurs, initiative parrainée par le MDDI.

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

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 5 juin 2009 et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993, le Centre de Formation pour Conducteurs, en collaboration avec le 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 2014, 200 candidats ont terminé avec succès leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de bus et d'autocars et 150 leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de camions.

En plus, 556 candidats ont participé à une formation continue pour chauffeurs de bus et d'autocars et 791 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 2014 dans 165 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 43 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 27 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 2014, 182 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 2014 pour 237 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 2013 la société ESCEM a décerné au CFC la certification pour toutes les activités du centre, c.à.d. la formation autos, motos ainsi que les formations dans les écoles fondamentales et les lycées et surtout pour les qualifications initiales et les formations continues dans les secteurs du transport de marchandises et de personnes. Le renouvellement annuel de la certification a été réalisé en mars 2014 avec les compliments du certificateur.

1.2. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

1.2.1. Le contrôle technique

En 2014, 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 399.283 contrôles, dont 332.223 contrôles primaires et 67.060 contrôles complémentaires à la suite du rejet préalable de véhicules en raison de défectuosités 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 du nombre de contrôles techniques avait, depuis 2011, augmenté de façon rapide. Ce taux de croissance paraît principalement dû à la croissance du marché des véhicules d'occasion. En 2012, le taux de croissance était temporairement réduit à 0,63% avant de reprendre de l'ampleur en 2013 en atteignant 6,3 % et 4,9 % en 2014.

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 29.016 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. Cette tendance à la hausse du taux de rejet est confirmée en 2014 où ce taux atteint 20,7 %.

A remarquer en particulier que le taux de rejet pour les véhicules d'occasion vendus au Luxembourg (de l'ordre de 28 %) 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 30,4 %). Il y lieu de constater une augmentation du taux de rejet des véhicules d'occasion en général.

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. Il y a toutefois lieu de constater qu'en 2014, le taux de rejet des véhicules présentés au contrôle technique périodique a augmenté à 19,1 %. Cette évolution semble être, d'un côté, une conséquence du vieillissement du parc national des véhicules, et, de l'autre côté, due à la transposition au Luxembourg de la directive 2010/48/UE de la Commission du 5 juillet 2010 adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques qui a introduit un certain nombre de points de contrôle supplémentaires.

En ce qui concerne l'évolution du nombre des contrôles techniques, l'évolution pluriannuelle 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 défectuosités majeures, il y a lieu de consulter l'Annexe XIII sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2014/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 déficients par le biais d'avertissements taxés, soit pour immobiliser les véhicules qui présentent des défectuosités trop importantes pour pouvoir continuer leur trajet sans réparation préalable.

En 2014, il y a eu 39 contrôles routiers répartis sur pratiquement tout le territoire du pays. Ces contrôles ont porté sur 346 véhicules, dont 83 (soit 18,2 %) ont été conformes aux exigences réglementaires, alors que 159 véhicules (soit 46 %) ont présenté des défectuosités ou des non-conformités majeures qui, dans le cas d'un contrôle technique classique dans une station de contrôle, auraient engendré le rejet des véhicules en question.

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 annexe XIV sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2014/index.html .

1.2.3. L'immatriculation des véhicules routiers

En 2014, le nombre des opérations relatives à l'immatriculation de véhicules routiers (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est porté à 126.058 opérations, soit une progression par rapport à l'année antérieure de 4,7 %.

L'évolution du nombre des opérations d'immatriculation au cours des trois dernières années ainsi que l'évolution pluriannuelle correspondante sont illustrées à l'annexe XV sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2014/index.html .

Trois constats généraux se dégagent:

(1) comme suite à la reprise du marché automobile en 2014, après la situation de crise en 2013, le nombre des véhicules nouvellement immatriculés a connu une sérieuse progression, tant en ce qui concerne les véhicules neufs vendus au Luxembourg (+ 6,5 %) que ceux importés de l'étranger (+ 7,1 %) ;
(2) le marché national des véhicules d'occasion a connu une hausse de 2,5 % ;
(3) suite à l'ouverture transfrontalière progressive du marché automobile, le nombre de véhicules d'occasion achetés en dehors du Luxembourg va en croissant depuis une décennie; en 2014, ce marché a encore progressé (de 4,7 %), faisant qu'aujourd'hui plus d'un véhicule d'occasion sur quatre est acheté à l'étranger, en vue de son immatriculation ultérieure au Luxembourg.

1.2.4. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

Au 31 décembre 2014, le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg s'élevait à 492.273 unités, soit une progression de 2,7 % 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 n'a constitué 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), l'année 2014 a de nouveau affiché l'évolution traditionnelle des dernières années.

Pour le détail de l'évolution du parc des véhicules routiers, voir l'annexe XVI sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2014/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 2014, la SNCH comptait un effectif à titre permanent de 22 employés, dont 8 employés pour compte de l'homologation, 4 employés pour compte de la certification générale, 5 employés pour les activités dans le secteur maritime et 5 employés pour l’administration générale.

1.3.2. L'homologation

Avec un total de 8.072 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/2014/index.html).

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2014, une large majorité de 57 % ont été des homologations de base, 38 % 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 8.072 titres délivrés en 2014 se sont répartis à raison de 53% sur des constructeurs européens, de 42 % sur des constructeurs d'Asie, de 4,3 % sur des constructeurs américains et de 0,7 % 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/2014/index.html.

En 2014, le nombre des constructeurs clients actifs de la SNCH s’est stabilisé à 795 clients actifs, par rapport à 731 en 2013, 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/2014/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 Luxemburg, Luxcontrol et ATEEL), la SNCH réussit d'offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2014, 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 555 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/2014/index.html.

Le nombre de certifications de systèmes sur base notamment des normes EN ISO 9001:2008 et EN ISO 13485:2012 a continuellement progressé depuis le début des années 2000. En 2014 on a pu constater un léger recul des activités, dû au rythme tri-annuel des échéances, voir l'annexe XI sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2014/index.html.

Dans le domaine de la certification en tant qu'« organisme notifié » (N°0499), la SNCH, a su garder son activité à un niveau élevé. C'est tout particulièrement dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD), que la SNCH a pu continuer à redresser l'évolution négative de 2007 et au contraire peut maintenant noter un résultat record, depuis le début de ses activités dans ce domaine en 1996 voir l'annexe XII sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2014/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 2014 a abouti à un total de 141 inspections de navires et 39 inspections de yachts parmi une flotte de 248 navires en total. Le suivi des déficiences trouvées lors de ces inspections est également géré 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 2014 à l'encadrement du développement de la MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006) qui a été ratifiée et mise en vigueur en 2012.

1.4. Les transports exceptionnels

En 2014 le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national est resté stable par rapport à 2013. C'est ainsi que quelque 3271 autorisations de transports exceptionnels ont été établies, contre 3425 en 2013. Aucun changement signifiant 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 2014 le Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées non moins de 383 (60) avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 154 (230) escortes de la part de l'Unité Centrale de la Police de Route (UCPR) ont été nécessaires (en tout 519 heures) pour assurer l'accompagnement de ces transports.

La liste ci-dessous reprend le détail des autorisations établies en 2014:

787 (820) Autorisations de circuler (renouvellements plus nouvelles demandes) ;
142 (150) Autorisations de cavalcades et de cortèges ;
59 (62) Autorisations de « Coupe Scolaire »;
62 (72) Autorisations de « Plaques Rouges » ;
56 (57) Courses à « Pied »;
54 (55) Courses « Cyclistes »;
10 (9) Courses « Triathlon » et « Duathlon »;
7 (3) Courses « Automobiles »;
61 (96) Autorisation concernant l'équipement de véhicules;

Les chiffres entre parenthèses sont ceux de 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 l'adoption en procédure de codécision, du *paquet « contrôle technique »* proposé par la Commission européenne, comportant,

- la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE
- la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE
- la directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil 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.

La procédure législative en vue de la transposition des directives précitées a été lancée et reste en attente de l'avis du Conseil d'Etat.

En matière de *permis de conduire*, il y a lieu de relever la directive 2014/85/UE de la Commission du 1er juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, avec comme objectif, notamment d'adapter aux progrès technique et scientifique, l'annexe III de la directive 2006/126/CE précitée, traitant des conditions médicales en relation avec le permis de conduire. Il s'agit en particulier de prendre en compte le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil qui, selon de nombreuses études et recherches publiées récemment, constituerait l'un des facteurs de risques les plus importants d'accidents de la route. Par conséquent, cette pathologie est prise en considération dans le cadre de la législation de l'Union relative au permis de conduire.

Les textes réglementaires de transposition de ladite directive 2014/85/UE sont en instance de procédure et restent en attente de l'avis du Conseil d'Etat.

En ce qui concerne la *poursuite transfrontalière des infractions routières*, il y a lieu de noter que la Cour de justice de l'Union européenne a annulé, par un arrêt du 6 mai 2014, la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière pour cause de base légale erronée. Ladite directive ayant été transposée en droit national par la loi du 19 décembre 2014.

Afin de se conformer à l'arrêt susmentionné, la Commission européenne a élaboré une nouvelle proposition de directive fondée sur la base juridique appropriée (article 91 du TFUE). Suite à l'orientation générale dégagée lors du Conseil des Ministres des Transports du 8 octobre 2014, ladite proposition est actuellement pendante devant le Parlement européen.

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. Le groupe de travail *« transports terrestres »* du Conseil de l'Union européenne a conclu les discussions au cours de 2014.

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

1.6.1. Volet « législation »

p.m.

1.6.2. Volet « réglementaire »

- Le groupe de travail *« Modifications du Code de la Route »* a pu conclure les travaux préparatoires d'un nouveau projet de propositions visant à modifier tant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques que le catalogue des avertissements taxés. Le projet reflète les conclusions du dossier *« électromobilité »* en proposant notamment une définition du terme *« véhicule automoteur électrique »*, ainsi qu'une signalisation spécifique des emplacements réservés aux véhicules électriques raccordés à un point de recharge. Le projet précité propose aussi une signalisation pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où peuvent être obtenus des carburants alternatifs, comme par exemple du gaz naturel comprimé ou encore du gaz naturel liquéfié. Une signalisation indiquant la proximité d'un poste d'essence équipé de points de recharge pour véhicules électriques est également proposée.

- Parallèlement, un groupe de travail ad hoc a entamé l'élaboration d'un autre projet de modification du Code de la Route qui a comme principal objectif de réglementer la circulation des tramways sur la voie publique.

- Sur le plan de la réglementation routière, il y a lieu de mentionner entre autres les règlements grand-ducaux suivants :

  a. le règlement grand-ducal du 22 mai 2014 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 28 juillet 2011 concernant les voies réservées aux véhicules des services de transports publics sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations

  b. le règlement grand-ducal du 28 juillet 2014
     1) concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées et
     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.

  c. le règlement grand-ducal du 27 août 2014 modifiant le règlement grand-ducal du 7 août 2012 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations.

  d. le règlement grand-ducal du 15 septembre 2014 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 2008 concernant la réglementation de la circulation sur la grande voirie et les aires de service.

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

Les travaux effectués au sein du groupe de travail *« transports exceptionnels »*, auquel ont participé des représentants de l'Administration des Ponts et Chaussées, de la Police grand-ducale et du Département des Transports, ont abouti dans la rédaction d'un règlement grand-ducal ayant pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la circulation de transports exceptionnels peut être autorisée sur les autoroutes. Dans ce même contexte, une application a été conçue afin de faciliter la gestion et le traitement des autorisations de transports exceptionnels. Dans le même contexte, le modèle des autorisations de transports exceptionnels ainsi que le modèle des autorisations de circuler ont été adaptés.

Le groupe de travail « *signalisation et aménagements* », 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. La publication de cet avis, qui 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, est prévue pour le premier semestre 2015.
Les travaux concernant la signalisation des voies d'autobus ont été relancés au sein de ce groupe de travail et la publication de l'avis afférent est prévue pour le deuxième semestre 2015.

Un autre groupe de travail *ad hoc* a élaboré des recommandations pour l'aménagement et la sécurisation des passages pour piétons en agglomération. Ce guide a été publié en avril 2014.

Finalement, un nouveau groupe de travail a été créé afin d'analyser la faisabilité de limiter la vitesse sur certains tronçons de la voirie normale de l'Etat en agglomération à 30km/h. Les travaux ayant bien progressé au niveau du groupe de travail, la publication de ces lignes directrices est prévue pour le premier semestre 2015. Le groupe est composé de représentants de l'Administration des Ponts et Chaussées, du Département des Transports et du Département des Travaux Publics.

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

Au cours de l'année 2014, la Commission de circulation de l'Etat a traité quelque 140 règlements communaux à caractère définitif ainsi que quelque 190 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 52 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.

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

En 2014, le groupe d'experts de la signalisation routière, instauré par le groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières, a entamé l'analyse de la conformité des signalisations nationales avec la signalisation prévue par la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

2. Chemins de fer

2.1. Les initiatives législatives

2.1.1. Loi du 27 août 2014 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne.

La loi s'inscrit dans la stratégie du projet prioritaire de la Commission européenne visant l'amélioration de la ligne Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg, dite « EuroCap-Rail. La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen sera renouvelée et modernisée en trois phases. La première phase concernant le renouvellement des postes directeurs a fait l'objet de la loi du 19 juin 2012 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La présente loi concerne la deuxième phase du projet, soit la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Comme la ligne ferroviaire de Luxembourg à Kleinbettingen est actuellement électrifiée en courant continu 3 kV et comme elle sera réélectrifée dans le cadre du présent projet en courant alternatif 25 kV 50 Hz, certains ouvrages d'art doivent être modifiés afin de garantir une distance suffisante entre la nouvelle caténaire et le tablier.

La présente loi comprend :
- la réélectrification de la ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz ;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art à Mamer-Lycée ;
- la reconstruction d'un pont routier à Mamer et
- le rehaussement d'un ouvrage d'art à Kleinbettingen.

2.1.2. La loi du 27 août 2014 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « pont rouge » à Luxembourg.

La loi prévoit :
- la construction du point d'arrêt proprement dit ;
- l'accès par escaliers et ascenseur vers la rue St-Mathieu situé dans le quartier du Pfaffenthal de la Ville de Luxembourg,
- l'accès par funiculaire vers le plateau de Kirchberg.

La nouvelle gare s'intégrera dans le réseau des gares périphériques exploitées par les CFL sur le territoire de la Ville de Luxembourg. Elle sera utilisée en premier lieu pour transporter des navetteurs travaillant au Kirchberg et à la Ville Haute directement par le réseau ferré national et transfrontalier. La nouvelle gare sera desservie par six trains par heure.

Par rapport à la situation actuelle, cette nouvelle porte d'entrée située au nord de la capitale offrira un gain de temps considérable d'une dizaine de minutes aux voyageurs rejoignant le Kirchberg par le sud, l'est et l'ouest du pays et d'un quart d'heure pour les voyageurs en

provenance du nord du pays et rejoignant le Kirchberg et / ou le centre-ville tout en évitant un détour par la Gare Centrale.

Par ailleurs, le nouveau point d'arrêt « Kirchberg-Pfaffenthal » permettra une connexion performante et confortable des deux quartiers Pfaffenthal et Kirchberg.

2.1.3. Loi du 19 décembre 2014 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg.

La loi initiale du 18 avril 2004 a encore été basée sur un avant-projet sommaire.

Suite aux maints imprévus et changements fondamentaux survenus, il s'avère que les dépenses seront supérieures aux crédits approuvés pour le projet n°23, de sorte qu'une demande de modification de la loi afférente a été indispensable.

Les travaux comprennent le réaménagement complet de la sortie Nord de la gare de Luxembourg, la reconstruction du pont routier portant le boulevard d'Avranches, la construction d'un deuxième viaduc « Pulvermuehle » parallèlement au viaduc existant et la stabilisation du perré en direction de Wasserbillig.

Les causes principales expliquant le dépassement sont :
- mise en valeur des vestiges ;
- réseaux à dévier qui ne se trouvaient pas à l'endroit marqué sur les plans ;
- perré marquant un état mauvais avec des creux montrant des vides de 52% ;
- portance non suffisante permettant l'utilisation de machines lourdes ;
- hauteur du rocher existant insuffisante ;
- mouvement du perré au cours de la réalisation des travaux et poussage du perré en direction de la gare de Luxembourg et du viaduc ;
- stabilisation du perré avant le début des travaux proprement dits ;
- mur de soutènement en pied du perré en mauvais état et
- réalisation de deux ponts provisoires en vue de la déviation de la piste cyclable.

2.1.4. Loi du 19 décembre 2014 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg.

Le projet de la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg s'inscrit dans la transposition de la stratégie MoDu, mettant en œuvre un concept de mobilité intégré et visant à relever les défis relatifs à la mobilité et au changement climatique jusqu'à l'horizon 2020 / 2030.

Tout en sachant que la ligne ferroviaire existante entre Luxembourg et Bettembourg est venue à saturation pendant les heures de pointe, le projet de la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg augmentera de façon significative la capacité du réseau ferré entre ces deux nœuds ferroviaires, permettant ainsi

- d'assurer un raccordement plus performant du Sud du pays aux quartiers en voie de développement de et autour de la capitale, dont notamment Howald ;
- d'améliorer à la fois l'offre des relations transfrontalières avec la Lorraine et des relations internationales, dont notamment les relations assurées par des trains à grande vitesse (TGV) et
- de faciliter le trafic fret et donc le transport de marchandises entre l'Allemagne et les pays du Benelux avec la France, la Suisse et l'Italie, d'une part, et le transport de marchandises de et vers le Port de Mertert.

Le projet est réalisé en deux phases. La présente loi couvre la première phase qui comprend la construction de la nouvelle ligne proprement dite, la réalisation d'un saut-de-mouton au Nord de la gare de Bettembourg, ainsi que la réalisation de jonctions provisoires à la ligne existante à Howald et à Bettembourg.

2.1.5. Loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La loi autorise la mise en place du « Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck » regroupant plusieurs modules en matière du transport en commun resp. de voirie.

Le projet s'étire entre l'intersection N7/N27 – le giratoire Dreieck à Erpeldange – à l'est jusqu'à l'intersection N7-rue Prince Henri/rue du Canal à l'ouest du quartier de la Gare d'Ettelbruck.

Les travaux se divisent en plusieurs parts, à savoir:

Pour le département des Transports – CFL (Fonds du Rail):
- 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 de ses alentours directs.

Pour le département des Travaux publics – Ponts et Chaussées (Fonds des Routes):
- la réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare et Av.J.-F. Kennedy et du CR348/Av. Salentiny ;
- la mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark et le monument Patton ;
- la réalisation de la gare routière, du parvis de la gare et de ses alentours directs ;
- la mise en place de l'artère d'approche multimodale du carrefour „Dreieck" au pôle d'échange.

L'ensemble des travaux est estimé à 156.500.000 € TTC, dont 112.700.000 € pour le compte du Fonds des Rails et 43.800.000 € pour le compte du Fonds des Routes à l'indice semestriel des prix de la construction valable au moment de l'élaboration du projet de loi.

2.2. Administration des Chemins de Fer (ACF)

2.2.1. 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 dans le cadre du RISC aux réunions du Groupe de Travail ERTMS, de la Task Force Single Safety Certificate et aux différents ″workshops″ traitant de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire.

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

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 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, CSM Assessment & CSM on Supervision, Freight Focus Group, ERTMS Focus Group, WP Art. 35 of TDD), Economic Survey Group 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).
La réunion plénière s'est déroulée les 24 et 25 juin à Luxembourg et l'ACF étaient en charge de l'organisation.

Participation aux réunions avec SNCF, CFL EF, CFL GI et ACF au sujet de l'admission du TGV 2N2 au réseau ferré luxembourgeois.

Participation aux réunions avec l'EBA, Stadler, Siemens, CFL EF et CFL GI concernant l'équipement en ETCS des automotrices Stadler KISS CFL 2300 et leur exploitation en service transfrontalier.

Participation aux réunions entre les autorités nationales de sécurité (SSICF, ACF) et les gestionnaires d'infrastructures (INFRABEL, CFL GI) au sujet de l'application de l'ETCS et des systèmes embarqués « class B » en service transfrontalier.

Participation aux réunions avec Alstom et CFL EF concernant l'équipement des véhicules luxembourgeois en ETCS.

Participation aux réunions SNCF-CFL-ACF concernant les stratégies d'équipement en ETCS des parcs de matériel SNCF, planning de déploiement de l'ETCS au Luxembourg, l'avenir des relations régionales transfrontalières France-Luxembourg et l'accès des trains Fret au triage de Bettembourg et des TGV à Luxembourg-ville.

Participation aux réunions ACF - CFL GI au sujet des projets infrastructures ferroviaires envisagés, entamés ou récemment terminés.

Participation à la réunion ente l'ACF et CFL GI au sujet de l'évolution des versions de logiciels aux postes de signalisation informatisés et l'évaluation des risques.

Participation à la réunion avec DB-Systemtechnik au sujet de leur demande d'agrément comme organisme compétent.

Participation à la réunion avec CERTIFER (organisme compétent) au sujet de leur changement statut juridique et les conséquences y relatives.

Participation à la réunion ACF-Siemens sur les procédures à respecter pour une autorisation des automotrices SNCB AM08.

Participation à la réunion ACF – LorryRail-ViiA à Paris au sujet de l'exploitation des wagons LorryRail dans le cadre de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-LeBoulou.

Participation aux réunions de travail et à l'élaboration de documents à l'intention des missions de surveillance de l'ACF (audits, contrôles, inspections).

Participation aux réunions de travail, conseils et élaboration de documents au sujet de la certification en norme ISO 9001 de l'ACF.

Participation aux réunions biannuelles 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.

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

Finalisation, signature et mise en application en juin 2014 du document technique du guide d'application 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 (« A », « B », « C ») aux nouvelles stipulations de la réglementation européenne.

Mise en application du « Document de référence – Infrastructures » précisant le cadre légal de procédures à appliquer en combinaison avec toute demande d'autorisation de mise en service de sous-systèmes liés à l'infrastructure ferroviaire.

Mise en application du « Document Procédures » relatif à la vérification de la compatibilité de véhicules ferroviaires par rapport aux installations fixes du réseau ferré luxembourgeois.

Adaptation du guide pratique licence conducteur de train version 2014.

Mise en place du système IMI (échange de données relatives aux licences de conducteurs de train) au sein de l'ACF.

Développement de l'outil de gestion des futurs examinateurs et centres de formation à reconnaître.

Gestion du registre national des licences de conducteur de train avec confection de 55 licences de conducteur de train.

Maintenance du registre national des véhicules avec au total des enregistrements de 5.454 véhicules, wagons, voitures, locomotives, engins de travail et éléments de trains combinés.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service d'un système d'inhibition du frein du type NBÜ2004 sur des locomotives du type 4000 et des voitures à 2 étages Dosto des CFL.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service additionnelle pour 23 voitures pilotes à 2 étages du type M6Bx de la SNCB pour une exploitation en remorque.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service additionnelle de 246 wagons du type Hccrrs de la part de la société Express Wagons pour les besoins du détenteur DB Schenker Rail AG.

Gestion des dossiers relatifs aux sous-systèmes contrôle-commande et signalisation (ETCS sol et bord, renouvellement ligne 5 L-Kb, nouveau poste de signalisation informatisé à Kb), exploitation et gestion du trafic (nouvelle règlementation d'exploitation technique), infrastructures (gare pont rouge, ligne 3 Sandweiler/Contern, suppression PN 13 et 14 à Oberkorn, relèvement de la vitesse sur la ligne Kautenbach-Wiltz)

Gestion des dossiers portant sur quatre demandes d'autorisation de mise en service type présentées par le constructeur STADLER pour des automotrices tri-caisses à double étage du type « KISS » (future série CFL 2300) et établissement de quatre autorisations de type.

Gestion du dossier portant sur différentes demandes d'autorisation de mise en service présentées par l'entreprise ferroviaire CFL pour des automotrices tri-caisses à double étage du type « KISS » (future série CFL 2300) et établissement de différentes autorisations de mise en service pour 8 véhicules.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service pour une locomotive diesel du type « VL G1206 modi3 » prise en location par CFL cargo et établissement d'une autorisation de mise en service.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service pour une locomotive diesel du type « VL G1206» prise en location par CFL cargo et établissement d'une autorisation de mise en service.

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 présentée par l'entreprise ferroviaire SNCF pour les rames TGV 2N2, dit Euroduplex.

Gestion des dossiers portant sur les demandes d'autorisation de mise en service de quatre véhicules de travail (OTM – on track machines) par la société Swietelsky et établissement de quatre autorisations de mise en service.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service d'une Schnellschotterplaniermaschine par la société Spitzke et établissement d'une autorisation de mise en service.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service d'une bourreuse du type 08 ZW par la société ETF et établissement d'une autorisation de mise en service.

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 des dossiers portant sur les demandes d'autorisation de mise en service de plusieurs véhicules de travail (OTM) par différentes entreprises.

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 véhicules.

Instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification de l'entreprise ferroviaire CFL EF et établissement du certificat de sécurité parties A et B en date du 16.09.2014.

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 prévu en 2015.

Vérification de la compatibilité d'un équipement radio sol-train (MESA 23) avec les installations du réseau ferré luxembourgeois.

Audit système du certificat de sécurité auprès de l'entreprise ferroviaire CFLcargo.

Audit système de l'agrément de sécurité auprès du gestionnaire d'infrastructure CFL GI.

Audit effectué auprès de l'entreprise ferroviaire CFL CARGO (conducteurs d'engin moteur)

Inspection effectuée auprès de l'EF CFL dans le cadre de l'exploitation des automotrices Stadler KISS CFL 2300 sur le réseau ferré luxembourgeois et la circulation ETCS/STM PZB90 en service transfrontalier entre Trèves et Wasserbillig.

Inspection effectuée auprès du GI CFL concernant les chantiers sur la ligne 3 Luxembourg – Sandweiler/Contern.

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.

2.2.2. Divisions Sillons

Attribution, pour la période horaire 2014, valable du 15.12.2013 au 13.12.2014, de 1.620 sillons dont 1.213 pour le trafic voyageur et 210 pour le trafic fret. 197 sillons concernaient des parcours à vide. Ces 1.620 sillons représentaient 358.543 trains prévus de parcourir 8.962.550 km.

Publication de 24 Avis-Horaires concernant 1196 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2014.

Etablissement de 691 Avis-Trains concernant 31.977 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5).

Emission de 8.494 avis-trains (court-terme) par le poste 24h/24h concernant 21.616 trains modifiés en dernière minute.

Au total 360.277 trains ont réellement circulé et ont parcouru 8.918.813 km en 2014.

Horaire 2015 établi par la division « Sillons » de l'ACF, commençant le 14.12.2014 et étant valable jusqu'au 12.12.2015. 1.877 sillons ont été attribués dont 1.488 concernant des trains voyageurs, 180 des trains de fret et 209 parcours à vide représentant 358.863 trains prévus de parcourir 9.171.135 km.

Autres activités de la division « Sillons » :

Adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2015 et 2016.

Fixation des tarifs 2015 des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire 2015.

Participation à deux assemblées générales de RailNetEurope (RNE), ainsi qu'aux groupes 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 RFC North Sea - Med.

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

Participation aux réunions Comex du corridor RFC North Sea – Med.

Participation aux sous-groupes SERAC organisés par la Commission européenne.

2.3. La sécurité dans l'entreprise CFL

La sensibilisation, l'encadrement de proximité, l'engagement des responsables et correspondants du réseau QSE du Groupe CFL et les efforts de chacun des agents/salariés ont contribué à réduire considérablement le nombre des accidents de travail en 2014. En effet, le niveau de 4,2 accidents par 100 personnes correspond au meilleur score atteint au Groupe CFL depuis 1984. L'objectif fixé de ne pas dépasser 5 accidents pour 100 personnes visé pour 2014 a donc été atteint. La réduction des accidents s'explique par une diminution des accidents de trébuchements par rapport à 2013, tout comme une réduction des accidents de travail dans le contexte de suicides et d'agressions.

Dans le domaine de la sécurité ferroviaire, le nombre des incidents/accidents ferroviaires dans le service des manœuvres a été inférieur d'une unité en 2014 vis-à-vis de 2013. Dans le domaine de la circulation des trains, l'indicateur « dépassement d'un signal fixe principal » enregistré en 2014 était de 6, ce qui correspond à une hausse de 2 dépassements par rapport à 2013. Chaque dépassement a été analysé et des mesures préventives ont été mises en place afin de réduire considérablement cet indicateur en 2015. En 2014, les CFL ont enregistré une hausse importante (3 fois plus de cas qu'en 2013) d'obstacles sur la voie ferrée notamment d'objets divers tels que des pierres, des objets métalliques et des animaux. La moitié de ces 22 cas était due à des conducteurs de véhicules ayant causé un incident/accident routier. Un tiers d'obstacles sur la voie a été causé par des véhicules motorisés à des passages à niveau.

A noter que les indicateurs Sécurité sont suivis régulièrement par chaque unité locale, chaque supérieur hiérarchique et par le Comité Directeur Sécurité présidé par le Directeur Général et auquel assistent les Directeurs du Groupe CFL ainsi que les responsables des Services concernés. Le Comité Directeur Sécurité s'est réuni 3 fois en 2014. Le plan d'action sécurité est également suivi au Comité Directeur Sécurité reprenant 110 actions d'amélioration. 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.

D'une manière générale, les statistiques dans le domaine de la sécurité confirment que 96% des accidents sont dus à un manque de concentration. Ainsi, afin de prévenir les accidents sur la route, les accidents de travail et les incidents/accidents dans l'exploitation ferroviaire, les CFL ont lancé une campagne de sensibilisation axée sur l'amélioration de la concentration. Avoir les pensées ailleurs, laisser dévier l'attention peut mener à des moments d'inattention pouvant conduire à un incident/accident. Cette campagne « Ech sinn dobäi » a été lancée par un Groupe de Travail réunissant les experts sécurité du Groupe CFL, ainsi que les psychologues, les médecins du travail et le délégué à la sécurité, représentant du personnel. Un atelier de travail a traité le thème de cette campagne lors de la 6^{ième} édition de la Journée Sécurité Santé du Groupe CFL en date du 4 juin 2014.

Comme les années précédentes, $^{1}/_{3}$ du personnel du Groupe CFL a assisté à cette Journée qui est un des éléments clé à pérenniser la culture sécurité. Les thèmes y traités sont traditionnellement issues des domaines de la santé, la sécurité au travail, le bien-être et la sécurité ferroviaire.

Réduire les accidents de trajet reste un défi à relever en continu. Ainsi, les CFL ont continué à sensibiliser le personnel à la conduite sécurité en publiant des affiches aux risques spécifiques en mettant l'accent à la vigilance dans des conditions météorologiques difficiles.

Des audits dans le domaine de la sécurité ferroviaire et sécurité au travail permettent de mesurer le niveau de sécurité. 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 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. Concernant les formations de sécurité globales, comme par exemple celle portant sur la lutte contre l'incendie et l'évacuation, on note qu'en 2014, 128 agents du Groupe CFL ont été formés à ce sujet. Ainsi, environ 500 personnes ont été formées à la prévention incendie de 2009-2014.

Supplémentairement 445 agents ont été formés sur les thèmes suivants:

- Secourisme de base
- Secourisme de rappel
- Correspondants sécurité
- Evacuation du bâtiment de la Direction Générale
- Auditeur interne
- Prévention des maux de dos

A ces formations s'ajoutent les formations spécifiques sécurité attribués aux différentes catégories du personnel.

Des actions de sensibilisation s'adressant au public ont été poursuivies en 2014. Dans le cadre de la campagne de sensibilisation "Kiddy Train Box", a été réalisé en 2014 un livret pour enfants "De Léiwi an de Fräschi fueren Zuch" qui servira d'outil de sensibilisation dans les écoles. Ainsi, les enfants âgés entre 5 à 7 ans et fréquentant une classe de l'éducation fondamentale, sont rendus attentifs sur les dangers réels aux alentours des voies ferrés et sur le comportement convenable à adopter en se déplaçant en train.

Ensemble avec la Police Grand-Ducale, la Journée du 3 juin 2014, dédiée à la Sécurité aux Passages à Niveau a connu un grand succès en mettant l'accent sur les efforts de suppression des passages à niveau.

En juin 2014, un exercice pratique s'adressant aux corps des sapeurs-pompiers a eu lieu au triage de Bettembourg/Dudelange. Il simulait un incendie à bord d'une rame à double étage causant une douzaine de victimes. Les pompiers ont dû résoudre bon nombre de problèmes comme l'évacuation de personnes blessées en présence d'une fumée épaisse et d'espaces limités.

Pour prévenir l'addiction à l'alcool et aux drogues, les CFL ont édité en mars 2014 l'Ordre Général n°5 qui définit les modalités dans ce domaine. En effet, la consommation excessive ou régulière d'alcool ou de drogues nuit gravement à la santé et présente des risques non négligeables sur le plan de la sécurité.

2.4. La sécurité ferroviaire

Le programme de suppression des passages à niveau sera poursuivi par les CFL, le nombre des passages à niveau s'élevant à 135 en 2014. En 2014 ont été supprimés les passages à niveau PN13 et PN 14 à Obercorn.

L'équipement de contrôle ETCS (European Train Control System) niveau 1 a été poursuivi avec l'objectif d'avoir équipé l'ensemble du réseau ferré national fin 2014. Fin décembre 2014, le pourcentage des voies équipées par ETCS était de 99,63%.

Fin 2014, l'état d'avancement côté équipement du matériel CFL par le système de contrôle ETCS était comme suit :

- 22 rames automotrices type Z2000 ;
- 1 locomotrice série 3000 ;
- 1 locomotive série 4000 ;
- 1 voiture pilote « Dosto » ;
- 1 automotrice série 2200 ;
- 8 automotrices série 2300 ;
- l'ensemble des engins maintenance des infrastructures ferroviaires.

2.5. La santé et la sécurité au travail

En 2014, 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.

2.6. 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 86 distributeurs automatiques de billets dans les gares et aux arrêts des CFL permet aux usagers des trains à se procurer aisément leur titre de transport.

En 2014 ont été mis en service deux abri-vélos sécurisés en Gare de Luxembourg et en gare de Mersch, sous la dénomination de « M-Box » (« Mobility-Box »). La mise en place d'abris-vélos supplémentaires est en cours de planification.

Pour rendre attrayant le transport public pour les seniors, les visites communes entre les CFL et « RBS », l'académie pour séniors, ont été reconduits en 2014.

La ponctualité des trains voyageurs, le critère qualité considéré comme le plus important par les clients CFL, est mesurée et suivie régulièrement dans des réunions internes.

En 2014, la ponctualité des trains sur le réseau CFL était de 92,6% comprenant les trains nationaux et transfrontaliers, ce qui correspond à une amélioration de 0,6% par rapport à 2013. A noter que l'objectif de l'indicateur ponctualité est fixé à 90%.

Un pas supplémentaire pour optimiser l'information des voyageurs dans les trains en cas de situation perturbée a été réalisé en 2014 par la publication d'un guide s'adressant au

personnel d'accompagnement des trains, regroupant des phrases types à utiliser en cas de situation perturbée. La création d'un nouveau poste « Info-Client » en 2014, ayant les informations quant à la circulation des trains permettra également d'améliorer l'information interne du personnel et l'information des clients en cas de situation perturbée aux gares et aux arrêts.

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.

Les CFL ont participé en collaboration avec Info-Handicap à l'élaboration d'un diaporama ayant pour but de sensibiliser le public aux difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite en déplacement. Ce diaporama a été montré en gare de Luxembourg lors de la semaine de mobilité en septembre 2014, accompagné par un atelier faisant participer le public à un circuit en gare de Luxembourg en fauteuil roulant.

Le 25 mars 2014, les CFL se sont vus remettre le label « EureWelcome » pour récompenser des acteurs très divers pour leurs offres sans barrières. Depuis plusieurs années déjà, la Direction générale Tourisme coopère avec le centre d'information Info-Handicap pour promouvoir et récompenser la mise en place d'infrastructures, de services et d'événements «sans barrières». Les gares et haltes suivantes portent ce label, indiqué par l'affichage d'une plaquette: Gare de Luxembourg, Gare de Belval-Université, haltes de Bascharage, Belval-Lycée, Dippach-Reckange, Dommeldange, Dudelange-Usines, Lamadeleine, Leudelange et Schouweiler.

2.7. La sûreté aux CFL

En 2014, une nouvelle base de données (logiciel «INCIDEL») a été mis en service pour enregistrer les incidents sûreté constatés dans les trains et les gares, les agressions verbales et physiques, les comportements inconvenants, les actes de vandalisme et les délits. Les chiffres enregistrent en 2014 une légère diminution des incidents par rapport à 2013. En 2014, le nombre des accidents de travail du personnel CFL suite à des agressions est de 15 par rapport à 18 en 2013.

Cette modération est la suite des réactions entreprises par les CFL, soient la présence accrue des agents de l'équipe sûreté et des responsables d'équipes du personnel d'accompagnement des trains. Complémentairement à ce qui précède, la collaboration intense avec les forces de l'ordre (Police Grand-Ducale, Douanes) et le suivi juridique réalisé par les CFL (prononciation des exclusions au transport, plaintes, poursuites en justice) avaient pour effet la stabilisation du nombre des incidents.

Les actions de prévention d'incidents sûreté sont reprises dans un plan (global) suivi au sein du Comité de Pilotage Sûreté CFL qui s'est réuni une fois au courant de l'exercice 2014.

Les entrevues régulières avec la Police Grand-Ducale se sont poursuivies au courant de l'exercice 2014.

Les actions sûreté comprennent également des actions dans le domaine de la solidarité, notamment la mise en place d'un centre d'accueil et d'orientation pour personnes errantes en gare de Luxembourg (sans domicile fixe, immigrants, alcooliques, ..) nommé « Para-Chute ». Compte tenu du réaménagement retardé du bâtiment annexe à la gare de Luxembourg, destiné à abriter le «Para-Chute», l'ouverture de cette structure projetée en

2014 est prévue au courant 2015. Depuis fin 2010, un référent social des CFL s'échange régulièrement avec les Streetworkers de la Ville de Luxembourg.

Dans le cadre du projet artistique « Trainjamming » en commun avec les CFL, les élèves du Lycée Bel-Val ont réalisé des prestations artistiques dans les trains pendant une semaine en juin 2014. Le but était de sensibiliser les voyageurs au respect mutuel visant à prévenir des actes de violence et de vandalisme dans les trains.

Une autre action de sensibilisation du public à la tolérance et au respect mutuel est l'exposition photographique annuelle en gare de Luxembourg sous l'emblème «Gares et Solidarité». En 2014, le thème étant le phénomène de l'immigration. Comme les années précédentes, le catering offert à l'occasion du vernissage de l'exposition a été assuré par une association caritative.

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

En 2014 un nouveau projet international, auquel les CFL collaborent, a été initié. Ce même projet, intitulé «Train in Station», traite l'élaboration d'une formation sociale et solidaire s'adressant aux employés des chemins de fer susceptibles à avoir des contacts réguliers avec la population en errance.

2.8. La protection de l'environnement aux CFL

En 2014, le Ministère de l'Environnement a révisé les cartographies de bruit stratégiques en particulier pour les axes ferroviaires à plus de 30 000 passages de trains par an. Depuis 2009, les CFL ensemble avec les représentants des Ministères concernés mettent en place des actions visant à réduire les nuisances sonores ayant comme source les circulations sur le rail. A noter que les nuisances sonores ferroviaires sont générées principalement par le bruit de roulement, c. à dire par le contact de la roue sur le rail. La priorité consiste donc à combattre le bruit à la source qui est généré par le matériel de la roue, des bogies et des freins. Les voitures voyageurs et les wagons marchandises modernes sont équipés de freins à disques, ce qui fait diminuer de moitié le bruit produit par un passage de train. Des efforts considérables pour réduire le bruit ont été réalisés par l'acquisition de nouveaux trains voyageurs en 2004 et de 8 nouvelles rames Stadler mises en service en 2014. Ainsi, les CFL possèdent la flotte de trains voyageurs la plus moderne et la plus silencieuse en Europe. La majeure partie des wagons marchandises étrangers circulant au Luxembourg est encore équipée de freins à sabots en fonte. Ces sabots en fonte en contact avec les roues sont générateurs de bruit. Une réduction considérable du bruit ferroviaire dépendra donc de l'assainissement des wagons étrangers circulant sur le réseau ferré luxembourgeois. La législation actuelle en vigueur dans le cadre de la libéralisation du transport ferroviaire impose aux opérateurs divers circulant sur le réseau ferré luxembourgeois de respecter « la spécification technique d'interopérabilité concernant le matériel roulant-bruit » relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. L'adoption d'une telle approche progressive répond aux besoins particuliers de l'objectif d'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ; un système caractérisé par un patrimoine ancien d'infrastructures et de matériels nationaux, dont l'adaptation, respectivement le renouvellement impliquent des investissements lourds.

Indépendamment du type de trains circulant sur le réseau et étant le moyen le plus efficace dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores, l'écran anti-bruit permet une réduction de 20 à 30 dB(A). Des écrans de protection ont été mis en place sur la ligne Luxembourg-Pétange : "Op der Biff" à côté de Bascharage, à Bascharage-Sanem, à Dippach-Reckange et à Hollerich. En 2014, le viaduc ferroviaire longeant l'Avenue Kennedy à Esch-sur-Alzette a été complété par la mise en place d'un écran de nuisances sonores dont le choix a été réalisé en concertation avec la Ville d'Esch-sur-Alzette.

Parallèlement, les CFL ont développé un écran anti-bruit en métal/verre en forme de Z qui sera breveté et qui a été mis en place à l'arrêt Noertzange en 2014. Au même arrêt ont été installés des écrans en béton/bois. Dans le cadre des nouveaux projets et dans le cadre de la rénovation d'arrêts/gares, la mise en place d'écrans anti-bruit est planifiée d'office et fait partie intégrante du projet, comme sur le viaduc Pulvermühle, sur la ligne de Luxembourg vers Sandweiler et dans le cadre de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, l'arrêt Kirchberg-Pfaffenthal et les terminaux intermodaux à Bettembourg.

En plus les CFL réaliseront des projets pilote analysant l'efficacité d'absorbants de rail.

D'une manière générale, les considérations visant la protection de la nature et de l'environnement sont prises en compte dans le cadre de la planification et de la réalisation des nouveaux projets d'infrastructure suivants :

- projet de dédoublement du viaduc Pulvermuehle (mesures de compensation de la nature),
- projet « arrêt Kirchberg-Pfaffenthal » (état des lieux quant à la nature « screening » a été finalisé en 2014),
- nouvelle ligne ferroviaire « Luxembourg-Bettembourg »,
- projet de mise à double voie Luxembourg-Sandweiler,
- construction des terminaux intermodaux à Bettembourg.

Dans le cadre des grands projets d'infrastructure, certaines des mesures de compensation de la nature devront être réalisées avant le début des travaux de construction.

Ainsi, dans le cadre du projet de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, ont été mis en place en 2014, 24 nichoirs pour chauves-souris à des endroits choisis en commun avec les administrations concernées. Les amphibiens de la mare « Brucherweier », qui sera détruite dans le cadre de ce projet, ont été transférés dans une nouvelle mare de compensation crée dans la forêt « Fennerholz ». Des semences de la plante « Oenanthe aquatica » ont été collectées dans cette mare dans le but de les conserver dans la banque de semences du Musée national d'histoire naturelle. Une partie en a été réintégrée dans la nouvelle mare de compensation « Fennerholz ».

Dans le cadre du projet de construction d'un nouveau viaduc Pulvermühle, sur une distance de 800 m a été construit un mur en pierres sèches pour renforcer la réimplantation de la faune et la flore qui a réussi avec un succès inattendu.

Les pierres prélevées de la tranchée rocheuse en 2003 pour la réalisation des travaux sur la ligne Luxembourg-Sandweiler ont été réintégrées en 2014 dans le cadre des travaux de la mise à double voie. Ainsi, les différents types de mousse couvrant ces pierres ont pu être réintégrés à cet endroit. Ils y prolifèrent et se répandent à grande vitesse.

Les travaux de construction des terminaux intermodaux nécessitent la déviation du cours d'eau nommé « Diddelengerbach » qui est en cours de réalisation en conformité avec les stipulations de la protection de la nature. Dans le cadre du même projet un reboisement de 4 ha de forêt est prévu dans les années à venir.

2.9. Le transport de fret – CFL cargo

L'ambition est de connecter le Luxembourg et ses acteurs économiques aux principaux ports et centres industriels européens grâce à un réseau de trains de combiné développé en étoile autour du terminal de Bettembourg. En conséquence, les deux filiales fret de la Société Nationale des Chemins de Fer luxembourgeois se sont organisées afin d'anticiper la transformation du monde ferroviaire historiquement porté par l'activité conventionnelle et à préparer la transition vers des activités de plus en plus multimodales. En même temps, les deux sociétés sœurs ont souhaité mieux bénéficier de leur complémentarité et affirmer leur présence sur le marché européen avec comme but ultime de devenir encore plus compétitif dans les secteurs du transport et de la logistique.

2.9.1. Nouvelle organisation des activités

L'année 2014 a été marquée par le rapprochement entre CFL multimodal et CFL cargo et leurs filiales. Ainsi, en mars, un plan d'entreprise à horizon 2020 a été retenu. L'objectif est de doubler le chiffre d'affaires des activités fret jusque 2020, et le budget d'investissements prévu s'élève à 126 millions d'euros. Afin de se doter des moyens adéquats, une réorganisation stratégique des activités fret en 4 pôles de compétences a également été lancée. Les 12 sociétés fret du Groupe CFL avec leurs 1.000 salariés sont dorénavant regroupées en :

- un **pôle ferroviaire** reprenant toutes les activités ferroviaires conventionnelles et combinées, la gestion du matériel roulant, du triage à Bettembourg ainsi que les ateliers de maintenance
- un **pôle infrastructure** en charge de la gestion du terminal combiné et de la plateforme d'autoroute ferroviaire, de l'infrastructure et du « facility management »
- un **pôle logistique** regroupant toutes les activités routières, maritimes et aériennes ainsi que l'exploitation des entrepôts et l'agence en douane
- un **pôle services partagés** composé de l'ensemble des fonctions support : achats, administration, communication, coordination QSE, finances, informatique, ressources humaines, stratégie, vente et service clients,…
- Au fil des mois, les équipes existantes ont été renforcées pour répondre aux défis posés et pour réaliser ce projet ambitieux. Dans l'optique d'une organisation quotidienne performante, le personnel administratif a été rassemblé sur les sites de Bettembourg et de Luxembourg-Ville. Le bâtiment à Esch-sur-Alzette a ainsi été libéré.

2.9.2. Développement des activités ferroviaires

Cette réorganisation opérationnelle s'est très rapidement traduite en succès : depuis mars 2014, CFL cargo effectue des parcours sur le réseau ferroviaire belge sous son propre certificat de sécurité. Un nouveau train de combiné en direction de Lyon a été démarré en juin et une nouvelle connexion vers Duisburg en septembre. De même, CFL cargo a réitéré son exploit d'organisation de transport XXL : 14 poutrelles d'une longueur de 60,6 mètres chacune ont été acheminées vers Dresde en août. En plus, les rotations du train vers Trieste (en place depuis 2012) ont été augmentées en automne 2014 à 4 allers retours par semaine.

Cette évolution a eu un impact positif sur le nombre de manutentions sur le terminal. Il s'élève à 140.000 pour l'année 2014. Le nombre de semi-remorques traitées sur la plateforme de l'autoroute ferroviaire de son côté est resté assez stable à 41.000.

2.9.3. Début des travaux du nouveau terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange

Les travaux sur le chantier du nouveau terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange ont été lancés en février 2014. Depuis, essentiellement des travaux préparatoires ont été réalisés :

- la déviation du ruisseau Diddelengerbaach et des réseaux existants (eau potable, eaux usées, eaux pluviales, gaz, électricité moyenne tension)
- la pose des grandes canalisations d'évacuation des eaux pluviales
- les terrassements et remblais.

De même, les premières mesures compensatoires ont été entamées courant du mois de décembre. Les travaux de construction vont débuter courant du premier semestre 2015, le nouveau terminal étant prévu d'être opérationnel mi 2016.

2.9.4. Meilleure visibilité des activités fret des CFL

Le développement des activités, tout comme le chantier du nouveau terminal, ont augmenté l'intérêt de la population pour les activités fret. Ainsi, CFL multimodal et CFL cargo ont régulièrement accueilli des groupes de visiteurs issus de tous les horizons de la société : personnalités du monde politique et syndical, groupements d'intérêt, experts nationaux et internationaux, citoyens, lycéens, apprentis et stagiaires. Deux portes ouvertes ont été organisées au printemps, ce qui a permis aux deux sociétés d'expliquer concrètement aux visiteurs comment elles contribuent à l'économie luxembourgeoise.

En 2014, les 2 entreprises étaient également présentes sur le stand des CFL à la foire de printemps et ont participé à plusieurs foires et expositions internationales, notamment en Allemagne, France et en Turquie. Aussi, une délégation a participé à la visite d'Etat en Pologne en mai 2014, les pays de l'Est faisant partie du groupe cible vers lequel CFL multimodal et CFL cargo comptent élargir leurs activités.

2.9.5. Harmonisation des noms d'entreprise et de l'identité visuelle

Afin de rendre la nouvelle organisation plus visible au public, les dénominations sociales des entreprises ont été revues et leur identité visuelle harmonisée. Ainsi, à partir du 1er janvier 2015, tous les services proposés seront commercialisés sous la marque CFL multimodal. CFL multimodal se positionne comme un prestataire de services global, couvrant l'entièreté de la chaîne logistique, qui est présent dans 6 pays européens mais également ancré localement en tant que partenaire proche du client. Le nom CFL multimodal traduit l'ambition d'offrir des prestations sur mesure et de grande qualité, apportant une réelle plus-value pour les clients.

2.10. Les Ressources Humaines des CFL

2.10.1. Le personnel actif

Au cours de l'exercice 2014, la société mère des CFL a embauché 151 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 164 agents.

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 197, dont neuf congés parentaux et congés sans traitement, l'effectif sur place a connu une diminution de 33 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 3.015 unités Equivalent Temps Plein (ETP), tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2014 s'est élevé à 3.059 personnes correspondant à 3.002,55 ETP.

Pour le Groupe CFL, l'effectif total s'élève à 4012,85 ETP au 31 décembre 2014.

2.10.2. Personnel retraité

En date du 31 décembre 2014, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3.668.

2.11. Les installations fixes et les équipements

2.11.1. Plate-forme multimodale à Bettembourg – Dudelange

Au niveau des autorisations, les permis de bâtir pour les travaux préparatoires (déplacements des réseaux) ont été accordés. Le permis de bâtir pour la renaturation du Diddelengerbach a été délivré fin mai 2014 par la Ville de Dudelange.

L'autorisation « EIE » (Evaluation des Incidences sur l'Environnement) suivant la loi du 29 mai 2009 définissant les conditions d'aménagement, d'exploitation ainsi que l'envergure des mesures compensatoires a été délivrée au mois de mai 2014.

Le premier vote pour l'adaptation ponctuelle du PAG à Dudelange a eu lieu fin mars et les responsables du projet ont eu la possibilité de présenter le projet et ses mesures compensatoires dans le cadre de la séance d'information au public le 3 avril 2014

Le deuxième vote de la modification ponctuelle du PAG de Dudelange a eu lieu au conseil communal en date du 26 septembre 2014. La procédure de modification du PAG pourra aboutir début de l'année 2015 et les permis de bâtir pour la suite du terminal ainsi que pour le bâtiment administratif pourront être établis.

Le lot A3 concernant l'installation de chantier et de la base vie, la déviation de la «Diddelengerbaach» et la déviation des réseaux souterrains, a débuté le 3 février 2014.

Les travaux pour le lot B, comprenant les travaux de terrassements et les mesures compensatoires, ont commencé le 16 juin 2014.

Les travaux pour le lot C, comprenant les travaux de fondation et de construction de la plateforme Modalohr ont été adjugés le 17 novembre 2014. Les travaux commenceront début 2015.

Les offres remises dans le cadre de la soumission du lot G « Bâtiments techniques » sont actuellement en cours d'évaluation.

La commande pour la fourniture des équipements au sol de l'autoroute ferroviaire a été passée à la société Lohr Industries.

La cérémonie du 1er coup de pelle a eu lieu en date du 10 décembre 2014 en présence des Ministres Etienne Schneider et François Bausch.

Par ailleurs les études de faisabilité du Centre Routier Sécurisé (CRS), i.e. l'infrastructure d'accueil pour les camions et les chauffeurs, et de la dépendance à Bettembourg des ateliers de Pétange pour l'entretien rapide des wagons Modalohr, ainsi que la rédaction du rapport de sécurité dans le cadre de la réglementation SEVESO sont en cours.

2.11.2. Construction d'un nouveau viaduc Pulvermühle

Sont achevés la construction des nouvelles culées de l'ouvrage du boulevard d'Avranches, la réalisation de la première phase de sa couverture, la repose sur leur tracé définitif des réseaux d'opérateurs tiers ainsi que le raccordement de l'ouvrage d'aération du parking de la Rocade (lot à charge de la Ville de Luxembourg).

Entre-temps le basculement du trafic routier sur le nouvel ouvrage a eu lieu et le pont routier provisoire a été déposé en septembre 2014.

La réalisation des travaux de couverture de la phase 2 de l'ouvrage tunnel a lieu en semaine pour les parties situées en dehors de l'emprise ferroviaire et aura lieu pendant les week-ends avec barrage de la ligne du Nord (entre Luxembourg et Dommeldange) prévus de février à mai 2015 pour les zones situées au-dessus des voies ferrées. La confection d'un blindage longeant le boulevard d'Avranches côté Nord/Est va également démarrer début 2015 afin de permettre la construction du mur de soutènement définitif projeté à cet endroit.

La phase 2 des chevêtres du nouvel ouvrage sur perré entre les points kilométriques 1,300 et 1,400 de même que la partie voile vertical longeant en face extérieure cette dalle avec les micropieux qui servent au report des charges vers le substratum sain, sont achevés.

Les travaux d'injections verticales de la future assise de l'ouvrage sur perré, qui servira également de piste de chantier pour les engins de forage de pieux sont terminés. La réalisation des derniers micropieux de cette dalle de répartition est en phase de finition.

L'atelier de forage des pieux de fondation en béton d'un diamètre de 1000 mm supportant l'ouvrage sur perré a été installé.

Afin de reprendre les charges du futur ouvrage sur perré un renforcement et exhaussement du mur de soutènement existant situé en pied de perré et longeant la piste cyclable est nécessaire. Ces travaux comportent notamment la pose d'éléments préfabriqués en crête de mur qui ont été posés fin 2014, ainsi que le creusement de fouilles blindées en face arrière du mur afin de prolonger le pied de l'ouvrage jusqu'au niveau de la roche saine (opérations en cours et d'une durée prévisible de 40 semaines).

Concernant l'ouvrage du nouveau viaduc, la construction de la pile-culée située au droit du quart de cône du perré va démarrer incessamment. La construction de la rampe d'accès à cette zone de travail a été achevée fin 2014 et est opérationnelle.

Du 16 février jusqu'au 13 décembre 2015, le tronçon de ligne Luxembourg-Oetrange sera consigné afin de permettre notamment la construction de la partie de l'ouvrage perré situé dans la zone de raccordement tangentiel entre les PK 1,250 et 1,400.

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

Les travaux de plateforme, de renforcement des remblais et de sécurisation des perrés avancent suivant planning.

Du 16 février jusqu'au 13 décembre 2015, le tronçon de ligne Luxembourg-Oetrange sera barré afin de permettre notamment :

- la réalisation des travaux de modernisation de l'infrastructure ferrée (plateforme, assainissement, voie et caténaires) entre les PK 2,500 et 8,000;
- la reconstruction de l'arrêt de Sandweiler-Contern qui sera déplacé en direction de Wasserbillig;
- la reconstruction de la partie Sud de l'arrêt de Cents-Hamm qui sera également déplacé en direction de Wasserbillig;
- les terrassements dans la roche afin d'élargir la plateforme ferrée dans les tranchées rocheuses situées à hauteur du quartier de Cents.

Des travaux de stabilisation de la crête des tranchées rocheuses sont en cours.

Un grand nombre de travaux préparatoires en vue de la période de barrage de 2015 de la ligne ferrée tels que la réalisation partielle d'ouvrages de soutènement en crête de tranchées rocheuses, de déviation de réseaux, de préparation de systèmes d'évacuation des eaux, de dépollution sur l'ancien site d'exploitation ALCA à Cents ont été réalisés en 2014.

Les travaux de reconstruction du nouvel arrêt de Cents-Hamm qui ont débuté en octobre 2014 avancent suivant planning.

La déviation du trafic routier sur la nouvelle partie du passage supérieur de la RN 2 (route reliant le Val de Hamm à Irrgarten) aura lieu début janvier 2015.

La reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 7,050 (route reliant Sandweiler à Contern) et de l'arrêt ferroviaire Sandweiler-Contern avancent suivant planning. A la fin de la période de barrage de 2015, le nouvel arrêt sera mis en service et l'ancien arrêt sera supprimé et démoli.

Les études d'exécution des divers ouvrages d'art restants (passages supérieurs aux points kilométriques 1,673 (rue Fort Dumoulin) et 7,800 (chemin rural à Contern) sont en cours de finalisation. Concernant l'ouvrage de substitution à construire dans le cadre de la suppression du passage à niveau 56 de Cents une réunion d'information à l'attention des habitants du quartier de Cents en présence de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Madame la Bourgmestre de la Ville de Luxembourg a eu lieu le 24 septembre 2014.

Les négociations avec les propriétaires pour l'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation des travaux du projet sont achevées et la majeure partie des compromis ont déjà

été signés. Certaines études (études acoustiques, mesures compensatoires) sont menées ensemble avec l'Administration de l'Environnement. Les diverses procédures d'autorisations sont poursuivies auprès des autorités compétentes.

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

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

Un bassin de rétention a été construit aux abords de l'arrêt de Leudelange et des clôtures ont été posées sur certains tronçons de la ligne.

Les études relatives aux mesures compensatoires à mettre en œuvre dans le cadre de la renaturation du cours d'eau de la Mess ont été arrêtées en raison des échecs au niveau des négociations avec les propriétaires concernés. En ce qui concerne la mesure de reboisement à hauteur de la zone "Habitat" de Leudelange, une nouvelle alternative côté Est de la zone « Habitat » concernée est en cours d'analyse de concert avec l'Administration de l'Environnement.

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

2.11.5. 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.

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 début 2015.

2.11.6. 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

Les trois premiers tronçons ont été réalisés comme suit :

- renouvellement complet des voies avec amélioration et assainissement des plate-formes gauche et droite entre Cruchten et Colmar-Berg (P.K. 41,500 à P.K. 43,000) du 24 août 2013 au 15 septembre 2013;
- amélioration des plate-formes et quais aux arrêts de Schieren et Colmar-Berg du 07 juin 2014 au 16 juin 2014 ;
- renouvellement complet des voies avec amélioration et assainissement des plate-formes gauche et droite du P.K. 39,800 au P.K. 41,200 à Cruchten et préparation du drainage entre les P.K. 43,200 et 46,100. Cette partie du projet a été réalisée fin août/début septembre 2014 avec barrage complet des voies entre Mersch et Ettelbruck du 23.08.2014 au 15.09.2014.

Les prochaines interventions sont prévues comme suit :

- renouvellement de la plate-forme droite entre les P.K. 30,600 et 35,500 et renouvellement des traverses et rails du P.K. 34,000 au P.K. 35,500 en gare de Mersch. La voie sera barrée du 04.04.2015 au 20.04.2015 (vacances scolaires de Pâques) entre Mersch et Lorentzweiler.
- renouvellement complet des voies avec amélioration et assainissement des plate-formes gauche et droite du P.K. 43,200 au P.K. 46,100 entre Colmar-Berg et Schieren. La voie sera barrée pendant 3 semaines du 22.08.2015 au 14.09.2015 entre Mersch et Ettelbruck.

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

Les travaux prévus se déroulent sur 4 lots.

Le lot 1, comprenant :

- la suppression du passage à niveau 14 avec construction d'un passage inférieur permettant le passage d'une nouvelle liaison routière entre la rue Prince Henri et la rue des Mines sous les voies ferrées,
- la reconstruction de l'arrêt d'Oberkorn,

a débuté en septembre 2013. La fin de ces travaux est prévue pour juin 2015 avec la mise en service complète du nouvel arrêt en avril 2015.

Le PN 14 a été supprimé le 10 novembre 2014 et la nouvelle liaison routière a été ouverte à la circulation. Le passage des piétons d'un côté à l'autre des voies ferrées se fait par le nouveau passage souterrain pour piétons et voyageurs. Des accès provisoires (escaliers et plans inclinés) y ont été aménagés en attendant l'achèvement des travaux, prévu en juin 2015.

Les travaux du lot 2, regroupant les travaux en vue de la suppression du passage à niveau 13 par l'aménagement d'un passage inférieur de substitution créant une nouvelle voie routière entre la rue de la Gare et la rue Dalscheidt, ont commencé en octobre 2013. La fermeture du PN 13 a eu lieu le 1er décembre 2014 et la nouvelle liaison routière est praticable depuis.

Par le lot 3, un nouveau passage souterrain pour piétons sera mis en place à l'emplacement actuel du passage à niveau 13 afin de maintenir le passage direct des riverains sous les voies ferrées. Ces travaux, prévus à partir d'avril 2014, ont été avancés en octobre 2013 (préfabrication des cadres) et seront achevés en juillet 2015. En attendant l'aménagement des accès (escaliers) au passage souterrain concerné, qui a débuté dès la fermeture du PN 13, la circulation piétonne sera garantie par le nouvel arrêt ferroviaire ou par ladite nouvelle voirie.

Le lot 4 comporte les travaux de remaniement des installations de traction électrique (caténaires) fortement impactées par les travaux faisant l'objet des lots 1 à 3. Ces travaux sont achevés depuis juillet 2014.

Les travaux se déroulent dans les délais et seront clôturés en août 2015.

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

La mise en service partielle d'ARAMIS comprenant la surveillance et la gestion du trafic par la Supervision Trafic sur trois lignes pilotes, Luxembourg-Wasserbillig, Luxembourg-Kleinbettingen et Pétange-Luxembourg a été effectuée le 1er juillet 2014.

Les autres travaux prévus pour le premier semestre de l'année 2015 sont :

- l'intégration des postes d'Ettelbruck, Cruchten, Mersch et Lorentzweiler dans ARAMIS;
- l'intégration des postes de Goebelsmühle, Kautenbach, Wiltz, Wilwerwiltz, Clervaux, Troisvierges et Gouvy dans ARAMIS ;
- l'intégration des postes Esch/Alzette, Belval-Usines et Belvaux-Soleuvre dans ARAMIS;
- l'intégration des postes Bettembourg PDC, Bettembourg PDT et Dudelange-Usines dans ARAMIS.

2.11.9. EuroCap-Rail : Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle

Les bâtiments modulaires pour les installations de signalisation informatisés commandées à distance de Bertrange-Strassen et Mamer ont été posés en début d'année. Le bâtiment modulaire pour le poste de signalisation de Kleinbettingen a été posé fin mai 2014.

Les installations techniques en campagne et en cabine sont achevées.

Les 3 postes ont été mis en service le weekend du 28 - 29 novembre 2014.

2.11.10. EuroCap-Rail : Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 2: Réélectrification de la ligne

Les travaux ont commencé au mois de juillet 2014 avec la construction des fondations pour les nouveaux poteaux caténaires pour la ligne bifilaire entre la sous-station de Berchem et le nouveau poste d'alimentation 303 situé à Luxembourg-Hollerich.

Les modifications dans la sous-station de Berchem sont achevées et la construction de la plate-forme du poste 303 a débuté au mois de novembre 2014.

La pose des poteaux caténaires commencera début 2015.

Le remplacement ou la modification des trois passages supérieurs est prévu comme suit:

- Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913 (Mamer-Lycée) : septembre 2015 ;
- Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984 à Mamer : juin 2015 ;
- Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen : novembre 2015.

2.11.11. Installation d'un système de contrôle de la vitesse des trains ERTMS/ETCS.

Depuis le 1er décembre 2014, tout le réseau ferré luxembourgeois est équipé du système de contrôle de vitesse ETCS.

La procédure de certification est en cours.

2.11.12. 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 82 sites et en cours pour 1 site.

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.

72 pylônes en béton ont été érigés, 10 commandés (dont 5 sont en fin de planification) et 3 sites restants sans pylônes en béton sont en planification.

43 bâtiments préfabriqués (dont 3 bâtiments préfabriqués doubles) ont été mis en place, 30 commandés (dont 8 bâtiments préfabriqués double) et 5 sont en planification.

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

La réception définitive aura lieu en 2015 et le transfert de propriété de l'ouvrage suivra ensuite.

2.11.14. P&R à Belval-Université.

Le projet est terminé.

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

La réception définitive aura lieu en 2015 et le transfert de propriété de l'ouvrage suivra ensuite.

2.11.16. Projets pilotes de réduction des nuisances sonores.

Les travaux pour le mur antibruit en acier-verre et en forme « Z » de la rue de la Gare à Noertzange ont été mis en soumission mi-avril 2014. La production des éléments a démarré au mois de juin 2014 et le montage sur site en septembre 2014. Les travaux sont achevés.

2.11.17. Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg.

En date du 3 avril 2014 le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a invité les CFL à lancer les études d'exécution qui ont été entamées début juin 2014. Le premier vote constitutionnel de la loi de financement par la Chambre des Députés a eu lieu à l'unanimité le 16 octobre 2014.

Les inventaires des biotopes et de la faune, les sondages géotechniques et des sols pollués, ainsi que l'étude en relation avec la gestion de l'eau sont terminés et les rapports respectifs ont été remis. 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 terminées et les rapports respectifs ont été remis. La demande d'autorisation EIE (Evaluation des Incidences sur l'Environnement) conformément à la loi du 13 mars 2007 transposant la Directive 97/11, a été introduite en avril 2014.

L'autorisation de bâtir de la part de la Commune de Hesperange a été émise fin mars 2014.

La demande d'autorisation de bâtir auprès de la Commune de Roeser a été introduite le 17 septembre 2014.

La demande d'autorisation de bâtir auprès de la Commune de Bettembourg a été introduite le 27 novembre 2014.

Le projet a été approuvé par le législateur par la loi de financement du 19 décembre 2014.

Les travaux de débroussaillage ont commencé fin janvier 2015.

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

Lors de la séance du Conseil d'Administration du 24 février 2014, la société GARAVENTA S.A (CH) fut désignée comme fournisseur des funiculaires.

Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) sont applicables au projet de l'arrêt ferroviaire « Kirchberg-Pfaffenthal ». Les demandes d'autorisation relatives aux STI – phase APD ont été transmises en date du 29 janvier 2014 à l'organisme notifié EBC (EISENBAHN-CERT). L'autorisation des STI, la phase 1 « detaillierter Entwurf » a été délivrée fin novembre 2014 par EBC. Actuellement la phase 2 «Ausführungsplanung» est en cours de réalisation.

Les dossiers de demande d'autorisations pour établissements classés et pour la protection de la nature ont été introduits en date du 21.03.2014 auprès de l'Administration de l'environnement et auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département de l'environnement. L'autorisation pour la protection de la nature et l'autorisation pour le défrichement ont été délivrées début septembre, respectivement mi-novembre 2014. Les travaux sur site concernant le défrichement et le débroussaillage ont commencé début décembre 2014. L'abattage et le débroussaillage sont terminés dans les zones 1 (plateau du Kirchberg) et 2 (tranchée funiculaire jusqu'à 30 m de la voie ferrée). L'abattage et le débroussaillage de la zone 3 (rue St Mathieu, et les endroits se retrouvant dans la zone dangereuse de la voie ferrée) ont été exécutés pendant des coupures fin janvier 2015 et début février 2015.

La Ville de Luxembourg a signé en date du 2 juillet 2014 l'accord de principe pour la réalisation du projet et a délivré en date du 13 novembre 2014 l'autorisation de bâtir.

Le projet a été approuvé par le législateur par la loi de financement du 27 août 2014.

Les travaux de terrassement et de gros-œuvre débuteront en mars 2015.

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

Le dossier APD a été transmis en avril 2014 au Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Une réunion d'information du public en présence de Monsieur le Secrétaire d'Etat Camille Gira et du Bourgmestre de la Ville d'Ettelbruck a eu lieu le 21 octobre 2014. En date du 19 novembre 2014, le projet a été présenté à la Commission du Développement durable et le projet a été approuvé par le législateur par la loi de financement du 23 décembre 2014.

2.11.20. Réaménagement de la Gare d'Esch-sur-Alzette avec extension du bâtiment voyageurs.

Les travaux ont commencé au mois d'octobre 2014 avec le démontage du bâtiment voyageurs (BV) existant ainsi que la dépose partielle de la marquise du quai I.

2.11.21. Ligne de Zoufftgen à Luxembourg. Suppression du passage à niveau 4a à Bettembourg.

Les travaux sur site hors tablier sont bien avancés.

Suite à l'effondrement d'une partie du tablier en béton en date du 10 juillet 2014, les travaux de la partie tablier ouvrage ont été arrêtés par l'Inspection du Travail et des Mines (ITM). Après transmission par l'expert aux CFL fin septembre 2014 du rapport sur la cause de l'effondrement, les CFL, ensemble avec les experts externes ont examiné les variantes possibles pour la poursuite des travaux. Les démarches et la méthodologie pour la continuation des travaux ont été validées par les différents experts et un tablier pilote vient d'être réalisé sur site. Les 6 autres tronçons restants seront réalisés en fonction des conclusions en découlant.

Une date plus exacte pour la fin des travaux, initialement prévue pour mi-2015, pourra être avancée après la réalisation de tous les tronçons du tablier.

2.11.22. Port de Mertert. Assainissement des sols de l'ancienne usine à gaz se trouvant en-dessous des installations de voie (faisceau voies N° 4 à 7).

Le présent projet ayant pour objet l'assainissement des sols de l'ancienne usine à gaz se trouvant en-dessous du faisceau des voies N° 4 à 7 dans le port de Mertert (côté Grevenmacher), a été réalisé au courant de l'année 2014 suivant concept d'assainissement élaboré en collaboration avec le service géologique de l'Etat.

2.11.23. Ligne 6f de Pétange à Esch/Alzette. Renouvellement d'installations de voie entre Differdange et Belval-Usines.

Dans le cadre du présent projet ayant pour objet le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne entre Differdange et Belval-Rédange ainsi qu'en Gare de Belval-Usines (voies principales 1 et 2), les tronçons suivants ont été renouvelés lors d'un barrage complet des voies du 12 avril 2014 au 21 avril 2014 :

- Voies gauche et droite du point kilométrique 9,900 au point kilométrique 10,450 entre Belvaux-Soleuvre et Belval-Université ;
- Voie droite du point kilométrique 3,600 au point kilométrique 6,500 entre Differdange et Belvaux-Soleuvre.

Chantier prévu en 2015 : renouvellement des voies gauche et droite du P.K. 13,0 au P.K. 14,3 entre Esch/Alzette et Belval-Université pendant la période du 4 avril 2015 au 13 avril 2015.

2.11.24. Reconstruction du passage supérieur au point kilométrique 46,425 de la ligne de Luxembourg à Troisvierges frontière.

Les travaux pour le renouvellement du passage supérieur situé au point kilométrique 46,425 de la ligne du Nord, qui livre passage à un chemin communal et qui constitue le seul accès au cimetière d'Ettelbruck, ont commencé début 2014 et la majeure partie des travaux ont été réalisés.

Sont encore à réaliser en 2015 des travaux de finition.

2.11.25. Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Remplacement du pont rivière situé au point kilométrique 45,224 à Schieren.

Dans le cadre du programme de réhabilitation d'ouvrages d'art du réseau ferré luxembourgeois, le pont rivière situé au point kilométrique 45,224 à Schieren a été remplacé en 2014. Les travaux sont terminés.

2.11.26. Ligne Zoufftgen à Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 11,615 à Fentange.

Le passage supérieur situé au point kilométrique 11,615 de la ligne de Zoufftgen à Luxembourg se trouvait dans un état de vétusté tellement avancé qu'une reconstruction complète représentait la seule alternative valable.

Les travaux sur site ont commencé au printemps 2014 et la majeure partie des travaux sera clôturée début 2015. Subsisteront ensuite encore des travaux de finition.

2.11.27. Ligne de Zoufftgen à Luxembourg. Suppression du passage à niveau 6 à Livange.

Le projet de la suppression du PN6 à Livange consiste en la suppression du passage à niveau existant, coupant la ligne ferroviaire Luxembourg-Zoufftgen au point kilomètrique CFL 7.225 et reliant la rue des commerçants à la rue de la Chapelle et à la rue Jospeh Lentz.

Il est prévu de construire un souterrain piétonnier au droit du PN actuel ainsi qu'un chemin pour piétons au droit du passage inférieur de la route nationale (RN) 31 afin d'assurer une liaison entre la rue Joseph Lentz et la RN 31.

Les travaux ont commencé au printemps 2014 et sont bien avancés. La partie tunnel a été mise en place en novembre 2014.

Travaux en 2015 :
- finition des escaliers ;
- mise en place du chemin piétonnier - début des travaux: 26.01.2015.
- La fin du chantier est prévue pour juillet 2015.

2.12. CFL-Immo

En 2014, dans le cadre de la gestion immobilière du domaine ferroviaire de l'Etat et des CFL, 126 conventions, contrats ou permissions de voirie ont été finalisés, dont 124 pour le compte de l'Etat et 2 pour le compte des CFL.

76 transactions immobilières ont été négociées et signées.

Les transactions concernent principalement les projets de construction de la nouvelle ligne ferroviaire de Luxembourg à Bettembourg et de mise à double voie du tronçon de ligne ferroviaire entre Luxembourg et Sandweiler/Contern. Elles se répartissent en 40 actes de vente et 36 compromis pour le compte de l'Etat.

Dans le cadre des projets de mise à double voie des lignes de Pétange à Luxembourg et de Luxembourg à Sandweiler/Contern, ainsi que pour permettre la réalisation de projets ferroviaires et étatiques à travers le pays, 18 dossiers de mesurages cadastraux ont été établis.

52 dossiers de renseignements sur les limites du domaine ferroviaire, d'implantation sur terrain et d'abornements contradictoires ont été traités sur tout le réseau ferré.

CFL-Immo a par ailleurs procédé au lancement des travaux de réaménagement et d'extension du bâtiment voyageurs de la gare d'Esch/Alzette ainsi que d'une étude d'un premier concept de valorisation du site des anciens Ateliers de Luxembourg.

Un Masterplan concernant les besoins CFL en matière de bâtiments/locaux à Luxembourg à l'horizon 2020 a été mis à l'étude, tout comme la préparation d'un ordre général concernant la gestion du patrimoine immobilier incluant les missions des différents acteurs y impliqués.

CFL-Immo s'est chargée de la planification et de l'établissement du budget de maintenance des bâtiments communs et commerciaux.

Outre ses activités de gestion immobilière, CFL-Immo a développé une activité de promotion immobilière qu'elle a confiée à sa filiale Immo-Rail S.A., fondée en 2009. Immo-Rail a pu finaliser les études APD du bâtiment résidentiel et commercial à Mondorf-les-Bains et la vente des lots a été lancée en septembre.

Sur les 32 appartements/commerces mis en vente, 20 ont déjà été vendus.

2.13. Le matériel roulant

En 2014, les projets suivants ont été entamés respectivement poursuivis au sein du service train et matériel des CFL :

- Le projet d'optimisation des stocks, dont les buts sont l'optimisation de la gestion des stocks, l'augmentation de la disponibilité du matériel roulant et la réduction de la valeur des stocks a été poursuivie activement au cours de l'année 2014.
- Pour répondre à la nouvelle norme européenne en matière d'entretien d'engins ferroviaires, 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 Centre de Maintenance en 2013. La certification selon cette nouvelle norme est prévue pour 2015, bien que la mise en vigueur obligatoire de la norme en question ne soit prévue que pour 2017. En complément des actions déjà entamées en 2013, un groupe de travail a été créé en 2014 pour faire avancer le projet, en collaboration avec la firme externe Quality Austria.
- Dans le but de réduire les coûts de maintenance, le Centre de Maintenance a élaboré un tableau de bord financier. Ce tableau de bord permet de visualiser les indicateurs financiers et contient 136 types d'entretien et est tenu à jour hebdomadairement.
- Au cours de 2015, le nouvel atelier central sera opérationnel. La mise-en-exploitation du nouvel atelier a été planifiée en étroite collaboration avec la direction du chantier.
- Soucieux de développer d'avantage les activités pour des clients tiers, le Centre de Maintenance a réalisé environ 15 opérations d'entretien et de dépannage sur des équipements de sécurité tel que le système KVB et ATESS à l'étranger.
- Pour garantir un déroulement sans difficultés de la mise en service ainsi que des premières interventions d'entretien aux nouvelles automotrices électriques Stadler KISS (série 2300), le personnel concerné a été formé pendant l'année.
- Dans le but d'augmenter la fiabilité et la disponibilité du matériel roulant et de réduire les coûts de la maintenance, le Centre de Maintenance a élaboré un nouvel outil de codification des pannes afin de garantir une meilleure réactivité pour le suivi des pannes répétitives.
- La recertification ISO9001:2008 était un des objectifs de la division Qualité et Environnement (QE) pendant l'année 2014. Grâce à une coopération transversale, le service TM est de nouveau certifié pour les trois prochaines années. Au point de vue amélioration continue, qui constitue un des piliers principaux de la norme ISO9001,

un projet majeur était l'analyse approfondie des activités de la division Matériel Remorqué (MR). Après plusieurs enregistrements des déroulements d'entretien sur les voitures DOSTO, une amélioration des processus prépare la division pour les exigences futures.

- Le projet « Quintiq », outil de planification des ressources (matériel roulant et personnel de train a été lancé en vue du remplacement de « RailOpt ». L'outil sera mis en service au courant de l'année 2015.
- La réglementation a été modernisée, p.ex. par la rédaction d'un nouvel RGEF 09 et d'un nouveau règlement de frein (EF IS 303).

2.13.1. Mise en service du Rheinland-Pfalz -Takt 2015, avec implémentation du contrat de service public (Verkehrsvertrag) avec le Zweckverband SPNV-Nord, et gestion des indicateurs qualité dans le logiciel QUMA du ZV SPNV-Nord.

Le matériel roulant voyageur se composait comme suit au 31 décembre 2014 :

- 19 locomotives électriques de ligne bitension 25 kV/50Hz et 3 kV/continu (Série 3000) ;
- 20 locomotives électriques de ligne bitension 25 kV/50 Hz et 15 kV/16,7 Hz (Série 4000) ;
- 22 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz (Série 2000) ;
- 22 automotrices électriques à 2 niveaux bitension 25kV/50Hz et 1,5kV/continu avec compartiment multifonctionnel apte au transport de personnes à mobilité réduite (Série 2200) ;
- 8 automotrices électriques à 2 niveaux bitension 25kV/50Hz et 15 kV /16,7Hz avec compartiment multifonctionnel apte au transport de personnes à mobilité réduite (Série 2300) ;
- 52 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 2ième classe ;
- 15 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 1ière et 2ième classe ;
- 20 voitures pilotes à 2 niveaux de 1ière et 2ième avec compartiment multifonctionnel apte au transport de personnes à mobilité réduite ;
- 1 locomotive Diesel-électrique de manœuvre ;
- 9 locotracteurs.

2.14. Les transports publics

2.14.1. 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 2014 se situe à 21,5 millions, ce qui représente une augmentation de 3,81% par rapport à 2013.

Le service excursions/groupes a organisé des voyages au moyen des transports publics principalement au Luxembourg pour 30693 personnes ce qui représente un recul de 24% vis-à-vis de l'année record 2013.

2.15.1.2. Améliorations de la desserte

La préparation de la période horaire 2015 débutant le 14 décembre 2014 et se terminant le 12 décembre 2015 a constitué un défi important pour le service de la planification de la desserte. En effet les cadencements horaire des lignes 10, 30 et 50 ont été modifiés.

Au niveau national, il a été décidé de mettre en place un cadencement à la demi-heure en semaine sur la ligne 10 entre Luxembourg et Troisvierges. Cela a engendré une complète réorganisation de la desserte sur la ligne mais aussi dans l'organisation des gares.

Parallèlement, l'introduction d'un nouveau cadencement en Belgique incluant les divers travaux d'infrastructure sur le réseau Infrabel et ayant pour but de stabiliser l'horaire nous a contraint à revoir la structure horaire de tous les trains circulant sur cette ligne, qu'ils soient nationaux, transfrontaliers ou internationaux, La nécessité de coordination avec l'ensemble de nos partenaires a été essentiel afin d'offrir une desserte de qualité.

Un autre grand projet de desserte a vu le jour au 14 décembre 2014. Les relations vers l'Allemagne et plus précisément Trier-Koblenz ont été intégrées dans le concept du « Rheinland-Pfalz Takt ».

Ce concept, sous l'autorité du Ministère du Développement durable et des Infrastructures au Luxembourg et le Zweckverband SPNV Nord en Allemagne, et en coopération avec notre partenaire DB, a permis d'établir un cadencement horaire entre Luxembourg et Koblenz. Au niveau technique, la mise en service du « Rheinland-Pfalz Takt » a coïncidé avec la mise en service des nouvelles automotrices Stadler « KISS » de la série 2300, qui circuleront conjointement avec les nouvelles automotrices « Flirt » de DB Regio entre Trier et Koblenz.

Le cadencement national des relations RB entre Luxembourg et Wasserbillig a dû être adapté aux nouvelles contraintes de circulation sur la ligne.

D'autres travaux d'envergure sont repris cette année dans l'horaire général comme par exemple les périodes de fermeture totale de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen, notamment 3 semaines au mois d'août-septembre 2015, mais aussi le chantier permanent des installations caténaires en gare de Luxembourg.

L'intégration de chantiers d'infrastructure dans l'horaire général a pour but d'offrir un horaire plus lisible et complet à la clientèle lui permettant d'anticiper les contraintes à venir.

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 2014 a augmenté de 3,50% par rapport à 2013. Dans ce contexte, le nombre de billets vendus a augmenté de 4,00% et celui des carnets a diminué de 7,20%. Le nombre des abonnements mensuels vendus a augmenté de 7,40% par contre, le nombre des abonnements annuels vendus, a diminué de 2,70%.

En ce qui concerne les recettes réalisées dans le cadre du service public au cours de l'exercice 2014, une progression de 5,70% est enregistrée par rapport à 2013. Ainsi les recettes résultant de la vente des billets ont progressé de l'ordre de 13,70% et celles de la vente des abonnements de 4,90%. Celle de la vente des carnets nationaux a diminué de 6,9%.

2.15.1.4. La ponctualité

La ponctualité reste après la sécurité du trafic ferroviaire, une des préoccupations principales des CFL.

Pour 2014 le niveau de ponctualité total des trains (retard inférieur ou égal à 5 minutes, trafic national ; transfrontalier et international confondu) est de 92,6% ce qui représente une progression de 0,6% par rapport au niveau réalisé en 2013.

2.15.1.5. Le trafic frontalier de navetteurs professionnels

Le trafic frontalier de navetteurs professionnels est globalement en croissance durant l'exercice 2014, avec un développement inégal pour les trois destinations principales :

- France : Au total, le nombre de voyageurs entre la Lorraine et le Luxembourg se développe de quelque 9,5%. Dans ce contexte, les abonnements mensuels et annuels *FlexWay* affichent une progression de 7% tandis que la vente des abonnements annuels FLEXPASS, émis en complément à un M-Pass national, s'améliore de quelque 35%.
- Belgique : Une légère croissance s'affiche également pour les voyageurs entre la Belgique et le Luxembourg: la vente des abonnements transfrontaliers se solde par une légère progression de 0,5%.
- Allemagne : Dû au chantier de mise à double voie de la portion de trajet entre Igel et Kreuz Konz, obligeant un barrage de trois mois et une substitution par autobus, le nombre d'abonnés transfrontaliers a chuté de quelque 18% après une longue progression de trafic durant les exercices antérieurs.

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 2014 un recul de quelque 4,1 % 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, de chantiers répétitifs de grande envergure (fermeture de la ligne 30 durant 3 mois - mai, juin, novembre) et d'allongements du temps de parcours suite à ces chantiers ainsi que du chantier en territoire belge entre Arlon et Bruxelles.

Dans le domaine de la réglementation, le Service AV a finalisé et distribué un document intitulé « Manuel du PAT » regroupant les prescriptions et procédures réglementaires des tâche à appliquer par les agents PAT lors de l’exécution de leurs tâches de sécurité.

2.14.1.7. Le personnel d'accompagnement des trains

Pendant l'exercice 2014, les CFL ont recruté 36 nouveaux stagiaires répartis sur 3 classes.

Les stagiaires ont été formés dans les domaines de l'exploitation technique, du commercial, du premier secours et du self défense. 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 outre, 34 stagiaires

ont participé au stage in- et outdoor d'une durée de 5 jours à l'auberge de jeunesse à Echternach.

24 agents PAT ont été assermentés le 30 avril 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

2.15.1.8. La gestion des Centres de Vente

Les guichets CFL en gare de Diekirch et Wiltz ont été définitivement fermés en date du 1er janvier 2014.

Le guichet CFL en gare de Kleinbettingen a été définitivement fermé le 7 novembre 2014.

La vente de la nouvelle « mKaart » a démarré le 25 juin 2014. De ce fait tous les guichets des CFL ont été préalablement équipés du nouveau système de vente MOBILEVario.

Pour compléter le réseau de distributeurs automatiques des CFL, 4 distributeurs automatiques de billets ont été installés en gare de Luxembourg ainsi qu'un distributeur automatique supplémentaire en gare d'Esch-sur-Alzette.

2.15.1.9. Infractions tarifaires

En 2014, le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité:

6686 infractions dont

- 44,31 % ont été régularisées par paiement
- 23,97 % ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.)
- 24,02 % sont en cours de traitement
- 7,70 % sont en phase pré-juridique

2.15.1.10. Actions de promotion ciblées

Une journée des frontaliers a été organisée en commun avec la SNCF en date du 22 novembre 2014 au centre commercial Geric à Thionville.

Une action publicitaire commune CFL-SNCF a été lancée fin 2014 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.

2.14.2. 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 183, est attaché à trois postes différents. 143 sont attachés au poste central de Luxembourg, 24 au poste isolé d'Echternach et 16 au poste isolé d'Ettelbruck.

Pendant l'exercice 2014, le personnel de conduite a totalisé 5.529.618 km.

L’atelier de réparation du Service Activité Voyageurs Bus a pour charge l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 62 autobus, tous équipés de systèmes de localisation par GPS et d’annonce automatique des arrêts, et 261 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.

La Direction des Transports Publics est aussi en charge de l'organisation des transports EDIFF et Novabus.

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. En 2014 les collaborateurs CFL ont emménagé dans les locaux de la Direction des Transports Publics ; une mesure prise dans le cadre de la réorganisation interne du service RGTR.

En 2014 la Direction des Transports a entre autre finalisé la planification du réseau RGTR telle qu'il sera exploité à partir du 1er juin 2015, le jour de la mise en service de l'horaire « Chantier Hamilius ».

3.1.2. L'exploitation

314 lignes publiques et scolaires d'autobus du RGTR ont desservis en 2014 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 :

2012 : 47.223.523,3
2013 : 47.581.372,6
2014 : 48.337.249,1

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

2012 : 123.554.128,08
2013 : 134.286.156,57
2014 : 138.297.744,38*

Grâce à une augmentation des crédits budgétaires, des adaptations de l'offre de transport ont pu être réalisées en 2014 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 2014, plus de 600 chantiers routiers ont troublé le réseau RGTR de sorte à avoir déclenché des adaptations, voire réorganisations des lignes publiques d'autobus.

La Direction des Transports Publics a d'aillers dû adapter le réseau RGTR par rapport aux nouveaux horaires des CFL à partir du 15 décembre 2014.

Hors les adaptations à cause de l'horaire des CFL, les plus importantes modifications du réseau des lignes publiques en 2014sont les suivantes :

- Lignes renforcées dans leurs capacités :

Ligne 116 Luxembourg - Schweich (D)
Ligne 117 Luxembourg - –Findel – Trier (D)
Ligne 118 Luxembourg – Trier (D)
Ligne 155 Luxembourg – Saarlouis (D)
Ligne 170 Luxembourg – Filsdorf
Ligne 178 Weiler la Tour – Mondorf – Perl (D)
Ligne 182 Waldbredimus – Remich – Perl (D)
Ligne 203 –Luxembourg - Differdange
Ligne 300 Luxembourg – Thionville (F) / Hayange (F)
Ligne 401 Luxembourg – Bitburg (D)
Ligne 530 Perlé – Rambrouch – Ettelbruck
Ligne 555 Ettelbruck – Huldange
Ligne 620 Wiltz – Rambrouch

- Les services nouveaux suivants ont été créés :

Linge 226 Luxembourg – Leudelange - Bertrange
Ligne 227 Luxembourg – Strassen - Bertrange

3.1.4. Les transports scolaires

Actuellement, l'offre de transport public par route du RGTR au Grand-Duché est renforcée par 128 lignes régulières qui fonctionnent exclusivement pour les besoins des lycées et lycées techniques.

Sur ces 128 lignes, 295 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 2014, des renforts de capacité ont dû être apportés aux lignes scolaires suivantes :

Ligne 216 Bascharage - Luxembourg
Ligne 960 –Dommeldange - Luxembourg

Les services nouveaux suivants ont été créés :

Ligne 168 Noertzange – Bettembourg – Perl (D)
Ligne 417 Echternach – Berdorf – Mersch

Nouveau Lycée à Junglinster:

422 Larochette – Heffingen – Junglinster
469 Kobenbour – Bech – Eschweiler – Junglinster
471 Oberanven – Senningerberg – Junglinster
479 Berg – Roodt/Syre – Junglinster Wewer
965 Luxembourg/Gare – Junglinster

3.1.5. Les transports transfrontaliers routiers

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

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

La direction des Transport Publics participe aux différents schémas de mobilité transfrontalière (SMOT) afin d'améliorer l'offre transfrontalière des transports publics par bus en ce qui concerne les horaires, le matériel roulant et la tarification.

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 2014, 360.000 € 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 1 € par habitant de la commune et un forfait de 500 € par 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 2014, 63 communes, soit 59%, ont bénéficié d'un subside, se chiffrant de 345.692 € au total.

3.3. Offres spéciales pour personnes à mobilité réduite

3.3.1. 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)

Depuis 1976, le financement de ce service de transport est à charge du Ministère ayant le Transport dans ses attributions.

Les transports pour personnes à mobilité réduite sont des transports réguliers effectués dans le cadre d'activités scolaires et de formation ; les trajets sont organisés en lignes individualisées avec prise en charge des personnes 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 656 unités.

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

En 2014 le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a lancé une soumission de douze marchés afin de réattribuer les courses « EDIFF » à partir de l'année scolaire 2014/2015. Dû à certaines difficultés dans la procédure, les marchés ont seulement pu être attribués fin de l'année 2014.

En même temps la Direction des Transports Publics a entamé une restructuration de son service « EDIFF ». A partir de 2015 le service portera non seulement un nouveau nom « CAPABS »(**services de transport Complémentaires d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques)**, mais a aussi une nouvelle organisation interne. Afin d'améliorer le fonctionnement du service une convention entre le MDDI et les différents centres et association a été élaborée. En même temps la relation avec les différentes entreprises a été redéfinie en vue de l'attribution des douze marchés.

3.3.1.1. Les données statistiques

Extension progressive des lignes

Année	Nombre de courses journalières (courses régulières)
2010 – 2011	577
2011 – 2012	619
2012 – 2013	622
2013 – 2014	656

Evolution des dépenses à charge du budget de l'Etat

2010 : 33'372'446 €
2011 : 34'022'384 €
2012 : 36'016'500 €
2013 : 36'850'000 €
2014 : 38'500'000 € (provisoire)

3.3.2. 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 utilisateurs doivent faire preuve de leur invalidité en présentant leur carte d'invalidité de type B ou C établie par le Ministère de l'Intérieur. Ils paient un billet de 5.- € pour un trajet simple ou 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.

Le coût des transports est pris en charge par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Pour l'exercice 2014 le coût de ces services se chiffrait à environ 9.174.000.-€ et correspondait ainsi de très près aux prévisions de 9.200.000.-€. Le nombre de clients transportés fut de ca. 78.400 personnes.

3.4. Communauté des Transports (CDT)

3.4.1. Structure du Verkéiersverbond

3.4.1.1. Composition du Conseil d'administration

Le Verkéiersverbond est géré par un Conseil d'administration composé de 12 membres (Situation au 31.12.2014) :

Madame Félicie WEYCKER
Présidente du Conseil d'administration du Verkéiersverbond
Premier Conseiller de Gouvernement, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports

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 des transports.

Monsieur René BIRGEN
Secrétaire, Actioun Öffentlechen Transport (AÖT)

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

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

Monsieur Marc HOFFMANN
Directeur Activités Voyageurs, CFL

Monsieur Paul HOFFMANN
Ingénieur-Directeur « mobilité », Direction mobilité, Ville de Luxembourg

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

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

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

Remarques :

- Par arrêté grand-ducal du 10 mars 2014, Madame Félicie Weycker est nommée Présidente du Conseil d'administration en remplacement de Monsieur Romain Diederich.
- Par arrêté grand-ducal du 28 mars 2014, Monsieur Marc Hoffmann est nommé membre du Conseil d'administration en remplacement de Monsieur Alex Kremer.
- Monsieur Romain Diederich a démissionné avec effet au 1er janvier 2015.

3.4.1.2. Composition du Comité de direction

La gestion opérationnelle est assurée par un Comité de direction composé au 31.12.2014 de trois membres :

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

3.4.1.3. Ressources humaines

A la fin de l'année 2014, le Verkéiersverbond compte 34 collaborateurs, tous statuts confondus, dont quatre demi-tâches.

Ainsi, l'effectif s'est accru d'une personne par rapport à la fin de l'année 2013, avec un total de 33 collaborateurs. Au courant de l'année, un départ pour congé sans solde de deux ans et quatre départs définitifs, dont un contrat à durée déterminée venu à échéance, sont à signaler. Au courant de l'année 2014, 6 personnes ont été recrutées.

Au 31.12.2014, le taux de féminisation représente 35,3 % et la moyenne d'âge globale est de 36 ans.

3.4.2. 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 1er 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 Mobilitéitszentral 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 Mobilitéitszentral 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 Vëlo 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 1er 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 1er trimestre 2008

- Prise en charge, à partir du 1er 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 mobilitéit.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 5.000e 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.

- Lancement en 2013 de l'application mobile mTicket permettant d'acheter et de valider des billets simples ou des carnets complets.

- En juillet 2013, élaboration d'un prototype d'un parc à vélos « Bike + Ride » pour l'équipement futur des gares ferroviaires. Le concept a été baptisé mBox.

- En septembre 2013, lancement du projet d'éducation à la mobilité « Den Trollmops ass mobil » consistant dans un livret éducatif et un jeu de société.

3.4.3. Les activités du Service planification de la mobilité 2014

La cellule « Planification de la mobilité » du Verkéiersverbond est la cellule de coordination technique et de développement de l'offre de transport, ainsi que des modes alternatifs de mobilité. Les principales tâches du service consistent à :

- analyser la problématique des déplacements liés aux entreprises, quartiers et zonings et d'élaborer des « Plans de Mobilité » adaptés, afin d'aboutir à une amélioration de la situation en terme de mobilité
- encadrer les concepts de mobilité au niveau transfrontalier, régional et local
- être consultant et force de proposition en matière d'organisation des lignes de réseaux et de tarification dans une optique d'optimisation de l'offre
- favoriser une communication publique cohérente sur l'offre du transport public et sur les formes de la mobilité durable
- construire une base de données géoréférencées (système d'information géographique) en termes de mobilité
- participer et à animer de multiples groupes de travail relatifs au transport en commun et à la mobilité douce
- promouvoir la collaboration optimale entre les opérateurs de la Grande Région dans le domaine de la mobilité et du transport en commun.

La cellule « Planification de la mobilité » est composée au 31.12.2014 de 3 collaborateurs, dont un responsable du service planification de la mobilité.

3.4.3.1. La gestion de la mobilité pour entreprises

La démarche *« Plan de Mobilité Entreprise »* de la cellule « *Planification de la mobilité »* du Verkéiersverbond est un service en plein essor. Au courant des deux dernières années, le Verkéiersverbond a constamment continué à développer ce service destiné aux entreprises confrontées à des problèmes croissants en termes de mobilité et de déplacement. Ainsi, en 2014, le Verkéiersverbond a accompagné 7 nouveaux *« Plans de Mobilité Entreprise »* (6 entreprises individuelles et 1 zone d'activités) et a développé sa compétence dans le domaine du conseil et du management de la mobilité.

La démarche *« Plan de Mobilité »* est une approche qui est composée de 3 grandes phases pour arriver à une amélioration en termes de mobilité et de déplacement.

Ainsi, des efforts ont été réalisés dans les 3 phases de conception :

1) Diagnostic et analyse des déplacements

La démarche du *« Plan de Mobilité Entreprise »* a été réformée et approfondie. A côté de l'enquête *« employés »* en ligne, un questionnaire *« entreprise »* a été élaboré afin de collecter davantage de données techniques, liées au fonctionnement et à l'organisation des sites des entreprises. L'objectif-clé de ces enquêtes est d'analyser d'abord les pratiques de déplacement des employés, afin d'identifier les dysfonctionnements en terme de mobilité et de proposer de nouveaux moyens pour optimiser ces déplacements liés à l'activité économique : déplacements domicile-travail, déplacements en pause de midi, mais

également les déplacements professionnels. Le diagnostic complété par une analyse d'accessibilité du site va servir de base pour l'élaboration d'un ensemble de solutions d'accessibilité et de mobilité.

2) Plan d'action

Afin de mieux structurer et organiser l'élaboration et la mise en œuvre du plan d'action, le Verkéiersverbond a innové de nouveaux outils. Ainsi, le plan d'action a été enrichi d'une matrice d'orientation qui présente dans un tableau synthétique les actions concrètes de management de la mobilité. La matrice a été conçue afin de faciliter le choix en termes de mesures prioritaires à mettre en place.
En étroite collaboration avec l'entreprise, des actions d'amélioration sont déterminées à court, moyen et à long terme.

3) Assistance au lancement et à l'accompagnement

Tout au long de ces différentes phases, le Verkéiersverbond met à disposition son know-how technique adapté et spécialisé et garantit la coordination nécessaire pour mettre en œuvre le plan d'action.

A titre d'exemple, quelques expériences *« phares »* de la coordination efficace entre le *Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures* et le *Verkéiersverbond* dans le cadre de *« Plan de Mobilité »* pourront être citées :
- depuis mars 2014, la ligne de bus RGTR 255 dessert la zone d'activités de Capellen.
- depuis juin 2014, la ligne AVL dessert la zone d'activités Bourmicht.
- depuis septembre 2014, la ligne de bus RGTR 260 dessert la zone d'activités Kehlen.

Outils de communication concrétisés :

La « boîte à outils » regroupe tous les produits et services supplémentaires offerts par le Verkéiersverbond destinés à l'amélioration de la visibilité de la mobilité dans les entreprises et zonings :
- paramétrage de 11 nouveaux afficheurs dynamiques des départs des bus/trains
- configuration de 6 nouveaux masques de saisie
- campagnes de sensibilisation par un stand d'information dans les entreprises
- augmentation constante de la commercialisation du mPass
- des fiches d'accessibilité à différentes échelles ont été configurées sur mesure pour les sites des entreprises et zonings.

3.4.3.2. Dossiers stratégiques et techniques

3.4.3.2.1. Système d'information géographique dédiée à la mobilité

Une autre mission de la cellule *« Planification de la mobilité »* du Verkéiersverbond est celle de l'élaboration d'une base de données géoréférencées (système d'information géographique), destinée à regrouper toutes les données en termes de mobilité durable au Luxembourg. En collaboration avec *l'Administration du cadastre et de la topographie,* le contenu du site « *geoportail »* a été étendu notamment par l'annexe de nouvelles couches de données. A côté des couches des parkings relais (P+R), des arrêts de bus et de trains, le site a été étoffé par plusieurs nouvelles couches de mobilité, notamment celles des vélos en libre-service et des bornes de recharge électrique au niveau national.

3.4.3.2.2. Mobilité douce – concept mBox

En étroite collaboration avec la SNCFL, un nouveau projet pilote en faveur de la mobilité durable a vu le jour en 2014. Il s'agit du projet pilote d'un parc à vélos *«Bike + Ride»,* nommé mBox, destiné à devenir un équipement de base des gares ferroviaires dans les années à venir. Une première mBox a été implantée à la Gare Centrale de Luxembourg, suivie d'une deuxième à la Gare de Mersch, inaugurée lors de la semaine européenne de la mobilité.
L'accès à ces parcs à vélos est garanti à tout moment pour l'abonné en chargeant le produit mBox sur sa nouvelle carte à puce multifonctionnelle *mKaart.* Une certification pour les communes et entreprises a été élaborée afin de garantir un raccordement possible au système mBox.

Tandis que l'infrastructure a été financée par le fonds du rail, le Verkéiersverbond est en charge de l'exploitation et de la publicité.
L'idée est d'étendre ce nouveau concept non seulement aux gares ferroviaires principales, mais à tout maître d'ouvrage communal, institutionnel ou même privé, qui souhaite mettre à disposition de ses habitants ou de ses collaborateurs un tel service. Dans cette logique, l'équipement des futurs pôles d'échange multimodaux de mBox est prévu afin de promouvoir davantage la mobilité douce dans les déplacements quotidiens.

3.4.3.2.3. Assistance aux dossiers stratégiques et techniques du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et groupes de travail

Le Verkéiersverbond participe activement au groupe de travail *« Planification des réseaux de transports en commun et des pôles d'échange »*. Dans le cadre de la conception des plans techniques des pôles d'échange, le Verkéiersverbond est chargé de définir les bonnes pratiques pour garantir un aménagement de qualité en termes de service et d'équipement pour le client.

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

3.4.3.2.4. Brochure technique « Aménagement des pôles d'échange »

Pour un enchaînement intelligent et flexible des différents modes de transport, les pôles d'échange constituent l'élément pivot d'échange inter- et intramodal.
Afin de répondre à ce défi, l'élaboration d'une brochure est en cours de réalisation, reprenant les recommandations techniques pour les aménagements des pôles d'échange multimodaux.
Cette brochure expose d'abord les différents types de pôles d'échange actuels et projetés afin de procéder à une première catégorisation en fonction de leur importance dans le réseau. Par la suite, seront traitées d'une façon détaillée les thématiques de l'accessibilité des pôles d'échange selon les différents modes présents à l'intérieur, les équipements et infrastructures nécessaires, ainsi que l'organisation des services essentiels à la réalisation du voyage, en particulier l'information multimodale et la signalétique. Ceci aidera à guider les différents acteurs impliqués dans l'aménagement des pôles.

Ainsi, la brochure s'adresse particulièrement aux différents décideurs qui interviennent lors de la conception, la réalisation ou l'exploitation d'un pôle d'échange.

3.4.3.2.5. Création de la rubrique « mobilité durable » sur mobiliteit.lu

La mobilité durable est aujourd'hui un enjeu en plein essor pour l'attractivité des nos villes et leur fonctionnement, afin de répondre aux défis posés par les nouveaux principes du développement durable. Ainsi, le Verkéiersverbond en tant que vecteur de communication sur l'offre de transport public souhaite davantage informer et communiquer sur toutes formes de mobilité alternatives à la voiture. Une nouvelle rubrique « mobilité durable » a été créée sur mobiliteit.lu en regroupant les informations utiles sur la mobilité douce, les Plans de Mobilité, et toutes autres formes de mobilité alternatives comme par exemple l'aperçu des différentes plateformes de covoiturage. Des cartes interactives avec les différentes couches de mobilité ont été intégrées afin d'optimiser le flux d'information multimodale et d'inciter davantage les personnes à changer leur pratique de déplacement.

3.4.3.3. Groupes de travail et conventions tiers

3.4.3.3.1. Comité d'usagers

Le Verkéiersverbond accorde une importance particulière au contact avec les clients. Ainsi, il anime périodiquement un *« comité des usagers »* qui se compose actuellement de 12 membres. Au cours de l'année 2014, cinq réunions ont eu lieu avec les membres du comité, afin de garantir le discours direct entre l'autorité de transport et les clients.
Dans le cadre de la *Semaine Européenne de la mobilité 2014,* le nouveau comité des usagers, issu de l'appel aux candidatures, a été présenté.

3.4.3.3.2. Comités d'experts

Les deux centres de recherche, CEPS-INSTEAD et CRP-Henri Tudor, ainsi que le *laboratoire de géographie et d'aménagement du territoire de l'Université du Luxembourg* ont signé une convention réglant la collaboration et l'échange des données horaire des transports publics.
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»
- 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 - groupe de travail 3 « Transports et mobilité dans la Grande Région »
- SMOT Allemagne
- SMOT Belgique
- EU-Spirit
- GT Transport du sommet de la Grande Région
- Commission mobilité du GECT Alzette-Belval

*pilotage/organisation par le Verkéiersverbond

3.4.3.4. La promotion des transports publics dans la Grande Région – Mobiregio

Avec le soutien du Fonds Européen pour le Développement Régional (FEDER) de l'Union Européenne et sous l'impulsion du Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR), les autorités du Luxembourg, de la Sarre, de la Rhénanie-Palatinat, de la Lorraine et de la Wallonie ont lancé en 2012 un projet européen axé sur une « stratégie de communication commune pour les transports publics transfrontaliers dans la Grande Région » ayant comme objectif d'améliorer la communication transfrontalière du réseau de transports en commun de la Grande Région. La visibilité des multiples opérateurs de bus et de train dans le bassin économique de la Grande Région grâce à une marque commune et un moteur de recherche était l'enjeu principal de ce projet INTERREG. L'identité visuelle de la chapeau-marque (Mobiregio) a été renforcée par la commercialisation sous une charte graphique commune. L'objectif était de fournir à chaque usager le détail du trajet de son choix, qu'il reste en zone frontalière ou qu'il traverse une, deux ou même trois frontières. Le site internet www.mobiregio.net, qui est le résultat principal du projet, regroupe les informations sur la durée, les horaires et les changements du déplacement en question. Afin d'assurer la pérennité du projet Interreg, qui s'est terminé au 31.12.2014, un projet de convention, devant régler la future coopération entre les 5 sous-régions a été élaborée par les membres du comité de pilotage.

3.4.3.5. Conventions État – communes et conseil aux communes

3.4.3.5.1. Les conventions État – communes

Dans le cadre de la convention intercommunale DICI (Développement intercommunal coordonné et intégratif du sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg) le Verkéiersverbond a participé activement à la mise en place des deux nouvelles lignes de bus tangentielles reliant entre eux directement les points d'attractions au sud-ouest de la Ville de Luxembourg. L'aménagement de la nouvelle *ligne 26* permet notamment de relier directement plusieurs zones d'activités dans le sud-ouest de l'agglomération de Luxembourg-Ville sans changer de correspondance. Quant à la *ligne 27,* issue du Plan de Mobilité réalisé sur la zone d'activités Bourmicht, celle-ci a été créée afin de répondre directement à la forte demande des employés qui jusqu'à ce moment étaient dépourvus de toute desserte en terme de transport public.

Dans le cadre de la convention Uelzechtdall (vallée de l'Alzette), le Verkéiersverbond a participé intensivement au comité technique et politique.

Le Verkéiersverbond a participé comme expert à l'étude de trafic dans les communes de Bettembourg et Dudelange. Les exigences du Plan de Mobilité de la Z.I. Riedgen dans le contexte des transports publics ont été intégrées dans le planning de l'étude.

Dans le cadre du monitoring mobilité Belval, deux réunions ont eu lieu entre les acteurs du site Belval et les responsables étatiques et communaux afin de coordonner la mise en place du concept de mobilité. Un grand défi sera de préparer le terrain en termes de mobilité pour l'ouverture de l'université prévue pour 2015.

3.4.4. La promotion 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 SAEIV c.à d. d'un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs pour les bus RGTR,
- le projet de la modernisation de la billettique électronique,
- la mise en place d'afficheurs dynamiques (FIA),
- l'extension du noyau concentrateur du Verkéiersverbond pour permettre d'interconnecter les systèmes des opérateurs,
- la 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 billettique 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 de 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.

Achèvements en 2014 :

- Depuis juillet 2013, le déploiement prend son cours et en date du 31 décembre 2014, un total de 1140 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 bornes de validation et d'information pour la billettique.
- En date du 25 juin 2014, la nouvelle carte mKaart a été introduite en remplacement de l'ancienne carte e-go.
- Durant le mois de juillet sept automates de vente ont été mis en service aux endroits suivants :

    - Luxembourg Gare Centrale
    - Luxembourg bd Royal
    - Luxembourg Charly's Gare
    - Luxembourg P+R Bouillon
    - Kirchberg Arrêt J.-F. Kennedy
    - Ettelbruck Gare
- Durant le mois de septembre huit panneaux d'affichage ont été installés aux endroits suivants :
    - Esch-sur-Alzette Gare Routière TICE
    - Esch-sur-Alzette Place Communale
    - Belval Gare
- Depuis septembre 2014 le réseau bus TICE utilise les fonctions du SAEIV (système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs).

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 sur les 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 aux smartphones.

3.4.5. 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 2014.

3.4.3.1. 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 2014, l'APP a été téléchargée plus de 146.000 fois.

Statistiques d'utilisation de mobilitéit.lu (chiffres en millions)

	2013	**2014**	**Variation 2014/2013**
Web	16,2	17,1	5,5 %
Application mobile	5,6	7,4	32,1 %
Afficheurs	5,1	6.7	31,4 %

3.4.3.2. La centrale de mobilité en chiffres

Le premier tableau ci-dessous retrace l'évolution des contacts recensés à la Centrale de mobilité de 2011 à 2014, 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 6 %, reste soutenue. Après une légère baisse des contacts téléphoniques en 2013, ceux-ci ont bien repris en 2014 avec un taux de croissance de plus de 12%. De même, les contacts via e-mail ont de nouveau progressé, après deux années de recul.

Statistiques des contacts à la Centrale de mobilité 2011-2014

	2011	2012	2013	2014	Variation 2014/2013
Contacts Guichet	363.709	413.690	434.593	456.813	5,1 %
Contacts par téléphone	55.707	54.667	53.406	60.024	12,4 %
Contacts par e-mail	1.106	886	722	1.138	57,6 %
Total contacts	420.522	469.243	488.721	517.975	6,0 %

Parallèlement, les ventes de titres de transport, effectuées par le Verkéiersverbond, en termes de quantité stagnent. Ceci est dû à plusieurs facteurs. En premier lieu, l'adaptation des tarifs en 2013 a eu comme corollaire une diminution des ventes de tickets uniques (Kuerzzäitbilljee) en faveur de produits tarifaires plus intéressants, entrâinant de fait une forte diminution des opérations de vente. D'autre part, suite à l'introduction de la mKaart en juin 2014 et l'abolition du système e-go, les automates de vente existants ont été démontés au courant du premier semestre 2014, sans pour autant avoir été remplacés intégralement par de nouveaux automates.

Statistiques des opérations de vente de la centrale de mobilité 2011-2014

	2011	2012	2013	2014	Variation 2014/2013
Centrale de mobilité gare Luxembourg	226.087	267.561	259.132	276.485	5 %
Centrale de mobilité gare Belval-Université	2.100	4.135	3.773	17.542	- 52 %
Automates de vente	22.514	27.812	37.002	9.624	316 %
M-Ticket			2.314	303.651	+/- 0%
Total opérations de vente	250.701	299.508	302.221	276.485	5 %

3.4.6. 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).

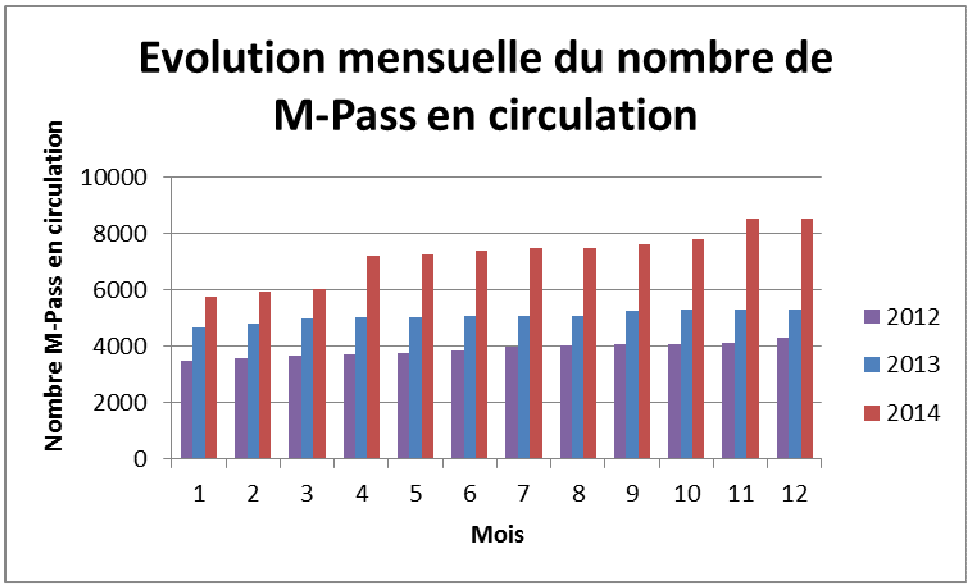
3.4.6.1. Transit

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 2014, 1.200 (+10%) affiches publicitaires ont ainsi été apposées pour 132 (+23%) clients différents. Le nombre de bus mis à disposition par les différents acteurs a connu une hausse importante pour atteindre le nombre de 416 (+20%) en 2014.

3.4.6.2. 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 2014, le Verkéiersverbond a souscrit 31 nouvelles conventions M-Pass, concernant en tout 3.616 personnes. Ainsi, fin 2014, 8.525 M-Pass étaient en circulation, répartis sur 138 entreprises. En 2014, seulement 8 partenaires n'ont pas renouvelé leur convention à l'échéance.



3.4.6.3. 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, 2012/2013 et 2013/2014.

3.4.6.4. mTicket

En septembre 2013 l'application mobile de vente de titres de transport a été lancée sous l'appellation mTicket. Dans un premier temps, un choix limité de titres de transport a été mis en vente via ce canal de distribution. Il s'agit des tickets courte durée et longue durée, ainsi que des carnets courte et longue durée. Au 31 décembre 2014, le Verkéiersverbond a enregistré 17.705 téléchargements de l'application mobile mTicket.

3.4.7. La communication

3.4.4.1. 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 domicile-travail a fortement progressé 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 et populaire l'offre des transports en commun et de l'intégrer dans la vie quotidienne de l'utilisateur. Pour atteindre ce but, 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.

3.4.4.2. 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
- Brochures, dépliants et plaquettes en papier certifié 100% FSC
- Dépliants en papier 100% recyclé
- Sacoches en coton bio et FairTrade
- Sacoches en nylon fluo jaune
- Livraisons en ville exécutées par un coursier à vélo
- T-shirt fairtrade et en coton bio « Mam Vëlo op d'Schaff oder an d'Schoul »
- Blocs notes avec stylo en papier 100% recyclés
- Bus pliable en carton 100% recyclés

3.4.4.3. Looss et rullen – Campagne gagnante

L'axe central de la campagne de communication LOOSS ET RULLEN en 2013 était constitué d'une campagne de notoriété et de sensibilisation ayant comme objectif d'augmenter le nombre de clients optant 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 large panoplie des moyens de transport 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 Eldoradio, 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 a été mis en ligne et diffusé sur RTL Telé Lëtzebuerg. La campagne a également été très présente sur les réseaux sociaux, notamment sur Facebook. Ce travail a été récompensé par la victoire dans la catégorie CrossMedia aux Media Awards 2014. Le jury a souligné que leur décision s'est basée sur l'approche différente envers chaque médium et sur la qualité et la créativité de la campagne.

3.4.4.4. Remaniement du site www.mobiliteit.lu

A la veille du 10e anniversaire du Verkéiersverbond en 2015, le site internet destiné à informer le public sur les transports en commun et les moyens de transports alternatifs www.mobiliteit.lu a connu une mise à jour et un remaniement en profondeur. Le site reçoit à peu près un million de visiteurs par an et est l'élément central de l'information en ligne en matière de transport public.

Le Verkéiersverbond a souhaité rafraîchir le visuel afin de présenter les informations corrélées de façon plus alléchante. Aussi, la présentation des informations a été retravaillée afin de faire passer le message et de garder l'attention des internautes le plus longtemps possible.

Le travail rédactionnel a été assuré par le Verkéiersverbond et la réalisation a été mise dans les mains de l'agence « explose ». Cette collaboration a permis de mettre en œuvre les objectifs fixés dans le briefing préalable, notamment une présentation graphique moderne, jeune et avant tout claire.

3.4.4.5. Mam Vëlo op d'Schaff

Depuis la première édition en 2008, plus de 7000 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 2014 était remarquable : Les 354 équipes ont parcouru presque 300.000 km en vélo et ont ainsi épargné 65 tonnes de CO2 à l'environnement. Dans la catégorie « Trophée pour l'entreprise/l'école cyclophile 2014 », le Parlement européen Luxembourg et l'école primaire Préizerdaul 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 2014 : Site internet www.mvos.lu où les participants ont pu consulter leurs calendriers et s'inscrire en ligne. Grâce à l'utilisation du hashtag #mvos les participants étaient invités à partager leurs photos reliées à l'action et ils ont pu retrouver leurs « posts » sur mvos.lu.

3.4.4.6. mBox – Des espaces vélos sécurisés

Le service mBox, proposé par le Verkéiersverbond, est un service gratuit de mise à disposition d'un emplacement de stationnement vélos dans un abri fermé.

Ces parcs à vélos sécurisés sont et seront situés principalement à proximité immédiate des transports en commun, afin de faciliter les correspondances entre le vélo, le bus et le train. Les emplacements de stationnement sécurisés garantissent aux cyclistes une meilleure protection de leurs vélos contre le vol et le vandalisme. Il est ainsi possible de laisser garé son vélo en toute tranquillité pendant le jour ou la nuit. Unique au concept mBox est la certification des installations par le Verkéiersverbond et la gestion de l'accès aux parcs.
mBox est accessible à tout moment pour l'abonné en chargeant le produit mBox sur sa nouvelle carte multifonctionnelle mKaart. Le service mBox est gratuit, seule une caution remboursable de 20€ est à acquitter. Au courant de l'année 2014, deux mBox ont été mises en place par le Verkéiersverbond à la Gare Centrale de Luxembourg et à la Gare de Mersch.

3.4.4.7. 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 :

- 09.04.14 Inauguration mBox gare de Luxemboug
- 09.05.14 Colloque transports transfrontaliers
- 10-18.05.14 Foire du printemps
- 18.05.14 « Gesond an aktiv » Sandweiler
- 29.06.14 Fête du vélo à Luxembourg-Ville
- 14.09.14 Fête du vélo Uelzechtdall
- 26-28.14 Oekofoire

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

- 10.01.14 Présentation M-Pass Imprimerie Centrale
- 29.01.14 2ème présentation M-Pass Imprimerie Centrale
- 04.02.14 Stand M-Pass Luxair Group " Mobility Days"
- 05.02.14 Stand M-Pass Luxair Group "Mobility Days"
- 17.03.14 Présentation M-Pass Quilvest Wealth Management
- 18.03.14 Stand M-Pass Luxair Group "Mobility Days"
- 16.04.14 Stand M-Pass Post Group
- 17.04.14 Stand M-Pass Post Group
- 22.04.14 Stand M-Pass Post Group
- 26.0514 Présentation M-Pass Ministère de l'Agriculture
- 16.07.14 Présentation M-Pass Tango S.A.
- 12.09.14 Présentation M-Pass Deloitte General Services
- 02.10.14 Présentation M.Pass International School of Luxembourg
- 06.10.14 Présentation M-Pass Kneip
- 22.10.14 Présentation M-Pass J.P. Morgan
- 21.11.14 Présentation M-Pass ABBL
- 25.11.14 Stand M-Pass Deloitte General Services

3.4.4.8. 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 2014 avait comme slogan « Eis Stroossen, eise Choix ». 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.

En 2014, le programme a été présenté lors de la conférence de presse au Ministère du Développement durable et des Infrastructures le 8 septembre 2014 à 10h30, en présence du Ministre du Développement durable et des infrastructures, M. François Bausch, du Président du Syvicol, M. Emile Eicher, et du Directeur général du Verkéiersverbond, M. Gilles Dostert.

15.09 - STAND Vëlosfest Uelzechtdall.
Nos conseillers en mobilité étaient présents pendant toute la journée

16.09 - Action de sensibilisation "Mr. & Ms. Mixalot"
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 transport 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 14h00 et est restée en place durant toute la semaine à la Gare d'Ettelbruck.

16.09 - Conférence de presse : Mobiregio (projet Interreg « Stratégie commune pour la communication des transports publics dans la Grande Région)
Le comité de pilotage du projet « stratégie de communication pour les transports publics transfrontaliers dans la Grande Région » a invité à une conférence de presse pour présenter les résultats de son travail Mobiregio.

17.09 - Journée Mobilité Douce

- Ravitaillement pour les cyclistes

La journée mobilité douce est une action conjointe du Verkéiersverbond, de la Ville de Luxembourg et de la LVI. A partir de 07h00 du matin, un ravitaillement, intitulé «E Kado fir de Vëlo», a intercepté les quelques 600 cyclistes passant par le Rond-Point Schuman et traversant le pont «Al Bréck».

- Point Presse: Lancement de l'action « Tour du Duerf »

La campagne TOUR du DUERF a été organisée par le Klima-Bündnis Lëtzebuerg et le Verkéiersverbond.
A 10h00 du matin, l'action a été lancée en présence de Monsieur Gilles Dostert, directeur général du Verkéiersverbond et de Monsieur Paul Polfer de la coordination du Klima-Bündnis. A partir du 17 septembre 2014, toutes les communes luxembourgeoises étaient invitées à participer à cette action pour une durée de 3 semaines.

- 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. Le Verkéiersverbond a invité plus de 100 gagnants et sponsors du concours pour terminer cette édition 2014 en beauté.

18.09 – Mobilitéitsfest-journée de remerciement aux utilisateurs des transports publics
Lors de cet événement organisé par le Verkéiersverbond et les CFL, les utilisateurs des transports publics ont été gâtés lors de leur passage dans la gare entre 07h00 du matin et 13h00. Cette action a été accompagnée par une émission radio en direct (RTL).

La journée s'est déclinée en 3 sujets :

- Action Merci

Le merci s'est exprimé par la distribution de produits utiles et par l'offre de divers services gratuits dans l'enceinte de la Gare de Luxembourg, comme par exemple des massages de « Relay Max », des fleurs offertes par « A Fleur de peau », des bouteilles d'eau distribuées par « Viva », des créations de ballon offertes par « MagicToff », des pommes et des blocs notes offerts par la « Mobilitéitszentral » et le cirage de chaussures assuré par l'organisation « Stëmm vun der Strooss ».

- Ateliers Personne à mobilité réduite

Un stand commun avec différents partenaires sur le sujet des PMR a été installé. Des parcours Mobilité réduite ont été organisés par Info-handicap, l'ADAPTH, CFL, le Verkéiersverbond, les services d'autobus (AVL) et IBS.

- Action PARK (ing) Dag

L'action PARK (ing) Dag a été l'occasion de donner vie à nos utopies. Micro-jardins, espaces de convivialité, terrains de jeu, lieux de création, les places parking sont les témoins de nos propositions pour une ville plus agréable à vivre. Sur le parvis de la Gare de Luxembourg nous avons montré un autre usage de la surface normalement utilisée pour garer 3 voitures.

19.09 – Conférence de presse du Verkéiersverbond
Lors d'une conférence de presse tenue par le directeur général du Verkéiersverbond, M. Gilles Dostert, le Verkéiersverbond a présenté toutes ses nouveautés :

- Nouveau site internet www.mobiliteit.lu
- Mobiliteit.lu sur Twitter
- Nouveau meuble présentoir pour dépliants dans la Mobilitéitszentral
- Nouveaux dépliants RGTR, Mobiregio
- Nouveaux interfaces interactives pour les clients de la Mobilitéitszentral
- Autocollants « Respect », relance de l'action de sensibilisation

19.09 – Conférence et présentation du nouveau Comité des usagers :
Le Verkéiersverbond et le Comité des usagers ont invité à la présentation du nouveau comité des usagers, issu de l'appel à candidature de cette année. La présentation a été précédée par un discours du conférencier M. Karl-Peter Naumann.

23.09 – Conférence de presse du Verkéiersverbond : Grande présentation du projet national de télématique dans les transports publics mLive
Le Verkéiersverbond a invité à un tour d'horizon du projet global de télématique par une visite sur le terrain présenté par une grande présentation dans les halles de bus du TICE. Les différents aspects du projet ont été présentés en les démontrant à bord des bus du TICE à la Gare d' Esch-sur-Alzette.

3.4.4.9. Tour du Duerf - la campagne de promotion du vélo pour toutes les communes luxembourgeoises

La campagne TOUR du DUERF a été organisée par le Verkéiersverbond et le Klima-Bündnis Lëtzebuerg pendant la période du 17 septembre au 07 octobre 2014. Toutes les communes luxembourgeoises ont été invitées à y participer.

L'objectif était de sensibiliser les citoyens à utiliser quotidiennement le vélo et de conférer un rôle plus important au vélo et aux projets liés aux réseaux cyclistes au sein des conseils communaux. Les membres des conseils communaux et des commissions consultatives étant les décideurs dans leur commune, il est important de les sensibiliser au vélo en tant que moyen de transport et de les inciter à prendre les mesures qui s'imposent pour améliorer le trafic cycliste. En 3 semaines, il s'agissait de collecter le plus de kilomètres possible parcourus à vélo que possible, que ce soit pendant les heures de travail ou de loisir, ensemble en équipe ou individuellement.

Pour une première édition, les organisateurs comptent 22 communes à participer, réparties en 109 équipes avec en tout 479 participants, qui ont fait ensemble plus de 66.600 kilomètres à vélo.

3.4.4.10. 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 »
- Dépliant PARK *(ing)* DAG
- Dépliant « Merci »
- Farde « mKaart » avec les dépliants « mLive, mKaart et mShop »distribuée lors de l'achat d'une nouvelle mKaart

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

- Brochure « mBox »
- Plaquette « mLive »
- Dépliant « mLive »
- Dépliant « mKaart »
- Dépliant « mShop »
- Dépliant « Mam Vëlo op d'Schaff… oder an d'Schoul »
- Autocollant « mKaart » pour tous les bus du pays

3.4.4.11. 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 2014, le Verkéiersverbond, sur initiative de la CFL et de la Police Grand-Ducale était présent au passage à niveau à Obercorn afin de sensibiliser aux dangers d'un tel endroit.

3.4.4.12. 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 2014 aux groupes de travail du Conseil européen afin de discuter de :

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

Par cette proposition, la Commission européenne souhaite harmoniser la qualité des systèmes de rapport des évènements 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. La proposition de règlement a été approuvée par le Conseil européen le 14 mars 2014 et publié au Journal Officiel de l'Union européenne.

- 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.

L'avancement des discussions est au point mort suite aux différents existant entre certains Etats-membres sur la question de Gibraltar.

- 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 évoluée 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 brésiliennes 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.

Cependant, les négociations piétinent depuis quelques temps (bien que le dialogue entre capitales ne soit pas rompu), les Brésiliens ayant des ambitions que tous les pays européens n'ont pas.

4.1.1.2. Commission européenne

La Commission européenne a adopté le projet des nouvelles 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 la même réduire leurs coûts, le temps de vol et l'émission de CO2.

Dans ce cadre, les Gouvernements belges et luxembourgeois entendent atteindre un objectif d'intégration de la prestation de services et de l'espace aérien dans le Benelux, comme un tremplin vers la réalisation du FABEC et du Ciel Unique européen. Ils donnent dès lors un mandat conjoint aux deux entités concernées, Belgocontrol et ANA Lux, pour finaliser une étude de faisabilité et une étude coûts-bénéfices afin de permettre aux gouvernements belge et luxembourgeois de prendre une décision de principe quant à la réalisation de la synergie envisagée.

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 aériens 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 de la signature de l'accord bilatéral entre la Nouvelle-Zélande et le Grand-Duché de Luxembourg.

4.1.2. Volet national

4.1.2.1. Aéroport de Luxembourg

L'année 2014 a connu plusieurs changements au niveau de la structure dirigeante de la société avec l'arrivée en janvier du nouveau CEO, M. Johan Vanneste, le recrutement d'un Directeur Commercial en août et d'un Directeur Financier et Gestion immobilière en octobre.

Les missions attribuées au Directeur Commercial comprennent le développement du réseau des lignes passagers et fret, la gestion des parkings et la mise en place d'une nouvelle gamme de produits associés, la supervision et le développement des commerces à l'Aéroport de Luxembourg, le service aux clients, les relations avec les compagnies aériennes, les tour-opérateurs et les agences de voyages, la communication et le marketing, la gestion du site web et notre présence sur les réseaux sociaux.

Le Directeur Financier et Gestion immobilière assure la bonne gestion des finances de la société et a été chargé du développement immobilier des terrains concédés à la société, ce qui représente un pôle de développement majeur pour lux-Airport.

Le Comité de Direction a été étendu à 5 membres permanents avec pour objectif de développer la plate-forme aéroportuaire au niveau des infrastructures, de la qualité de service et des activités commerciales. L'Aéroport de Luxembourg est à considérer comme moteur économique majeur au service du pays et de la Grande Région. L'objectif du Comité de Direction sera de renforcer ce rôle économique par l'évolution des activités aéroportuaires et le développement du réseau de destinations proposées par les compagnies aériennes.

4.1.2.1.1. Passagers

Après une année record en 2013, l'Aéroport de Luxembourg a enregistré à nouveau une croissance à deux chiffres en 2014. Près de 2,5 millions de passagers ont été recensés, soit une hausse de 12,3% qui représente plus du double de la croissance moyenne des aéroports européens.

Ce résultat a été obtenu un an après que l'Aéroport de Luxembourg a franchi pour la première fois le seuil des 2 millions de passagers annuels.

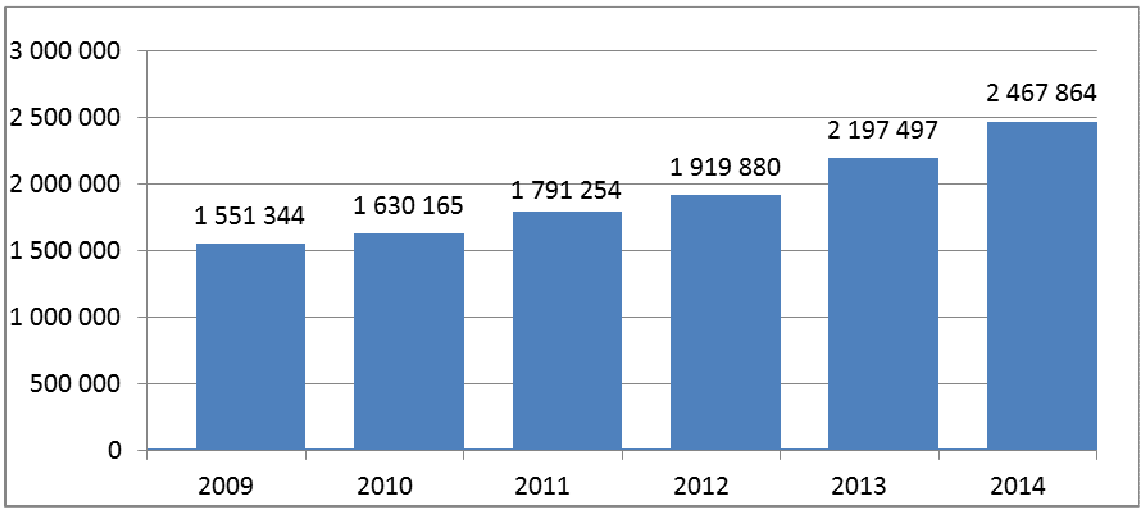
Au total, le trafic de l'Aéroport de Luxembourg a bondi de près de 30% en deux ans et de près de 60% en cinq ans, ce qui représente une hausse de près d'un million de passagers.

Pour l'année 2014, ce sont 270 000 passagers supplémentaires qui ont été accueillis. Cette croissance est entre autres à mettre à l'actif de Luxair qui a ouvert trois nouvelles destinations (Dublin, Stockholm et Lisbonne), augmenté les fréquences sur plusieurs autres lignes (Milan, Londres, Copenhague et Porto) et déployé des offres tarifaires compétitives.

EasyJet a aussi fortement contribué à cet essor en inaugurant une nouvelle desserte vers Lisbonne à la fin de l'année 2013 en plus de Londres et de Milan. Son trafic total a augmenté de presque 60%.

Un an après son implantation au Luxembourg, Turkish Airlines a quasiment triplé son trafic grâce à l'ajout de fréquences supplémentaires qui permettent désormais de relier l'Aéroport de Luxembourg à Istanbul et au reste du monde sur base journalière. La grande majorité des autres compagnies aériennes ont également connu une forte croissance.

Evolution annuelle des passagers :



Répartition du trafic par compagnie aérienne :

Un total de 11 compagnies aériennes régulières ont desservi l'Aéroport de Luxembourg en 2014. Premier opérateur de la plateforme, Luxair, représente 64% des passagers et 71% des mouvements. La seconde compagnie aérienne en termes de passagers est désormais EasyJet, qui gagne trois places dans la hiérarchie avec 7% des parts de marché. Installées de longue date au Luxembourg, British Airways, KLM, Swiss et TAP Portugal représentent chacune environ 5% du trafic total. Turkish Airlines comptabilise 3% des parts de marché, Lufthansa et SAS 2% chacune, Vueling et Hahn Air moins de 1%.

Répartition du trafic par faisceau de destination :

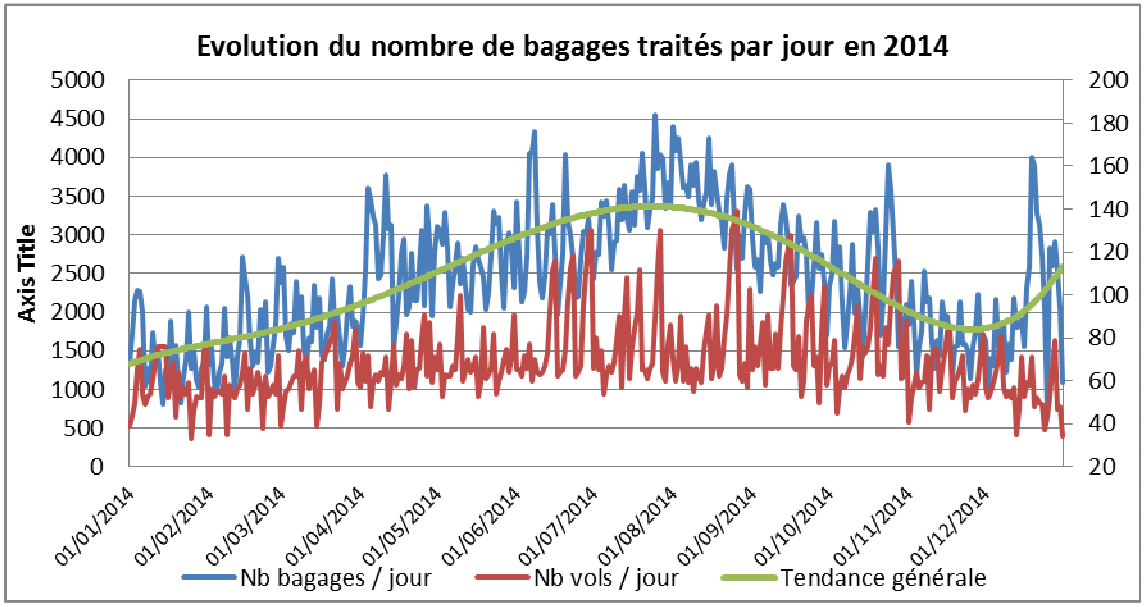
73% des passagers ont pour origine ou destination un aéroport situé à l'intérieur de l'espace Schengenet 27% en dehors de l'espace Schengen.

Les destinations desservies en vols réguliers directs (incluant Luxair Tours) sont toutes localisées en Europe et en Afrique du Nord. Durant la saison d'été (de fin mars à fin octobre), 65 destinations ont été proposées en vols directs et 1 444 545 passagers ont été enregistrés.

Durant la saison hiver, 42 destinations ont été opérées en vols directs et 1 023 530 passagers ont été comptabilisés. Au mois d'août, le plus fréquenté de l'année, ce sont 269 705 passagers qui sont passés par l'Aéroport de Luxembourg.

Traitement des bagages

Le système de tri des bagages entièrement automatisé a traité 883.500 bagages en 2014 avec une pointe à plus de 4500 bagages le 25 juillet 2014. Le nombre minimum de bagage par jour se chiffre à environ 700 unités. Ce nombre relativement faible de bagages traités, 0,7 bagages par passager au départ, démontre l'importance des voyages d'affaires à l'Aéroport de Luxembourg: de nombreux hommes et femmes d'affaires voyagent avec uniquement des bagages à mains pour leurs déplacements professionnels.



En 2014, 10.779 passagers à mobilité réduite ont été pris en charge par les services aéroportuaires dont seulement 25% ont annoncé leur demande d'assistance au préalable de leur arrivée.

Indicateurs Qualité dans le Terminal A

Les indicateurs de performance clés pour l'assistance aux passagers concernent principalement les temps d'attente aux comptoirs de check-in, aux postes d'inspection filtrage et pour la récupération des bagages. Les informations relatives aux bagages perdus, ainsi que les statistiques des réclamations des passagers sont aussi des éléments mesurés pour évaluer la qualité de service proposée à l'Aéroport de Luxembourg.

Attente aux comptoirs de check-in :

- Pour les comptoirs ouverts à la classe affaires le temps d'attente maximum est de 20 minutes et il n'y a eu aucun dépassement
- Les comptoirs ouverts à la classe économique qui ont enregistré un temps d'attente supérieur à 20 minutes, est de 2%
- Les comptoirs dédiés aux vols vacances pour lesquels le temps d'attente a été supérieur à 25 minutes est de 4,7%

Attente aux postes d'inspection filtrage :

L'objectif à atteindre pour l'attente aux postes d'inspection filtrage a été fixé à moins de 10 minutes au mois de juillet. Avec les nouvelles mesures qui ont été prises, le temps moyen

d'attente est désormais de l'ordre de 5 minutes. Quelques exceptions ponctuelles sont à noter, mais le temps d'attente ne dépasse pas les 15 minutes.
En 2014, le taux de bagages perdus à l'Aéroport de Luxembourg s'est élevé à moins de 1 sur 1000 bagages. Concernant les usagers de l'Aéroport de Luxembourg, 3 réclamations afférentes ont été enregistrées.

Assistance en escale fret

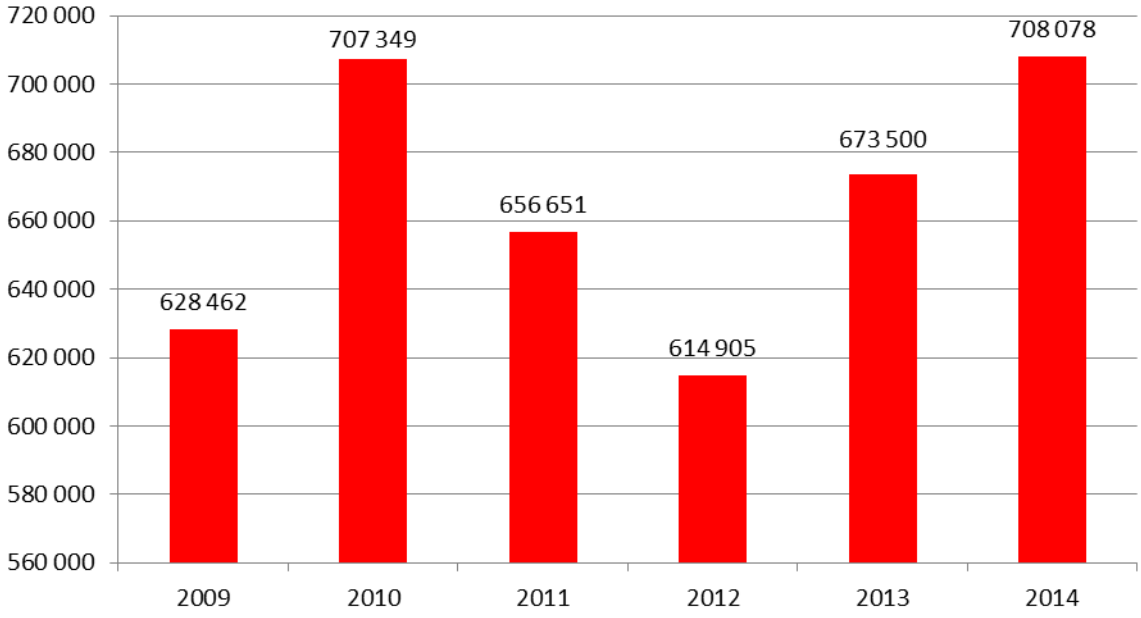
Le temps moyen de chargement d'un camion est de 65 minutes et celui de déchargement est de 76 minutes en moyenne. Le temps moyen de chargement d'un avion est de 66 minutes et celui de déchargement est de 55 minutes en moyenne. Le nombre d'accidents de travail avec dommage corporel recensé au cours de l'année par l'agent en escale fret s'est élevé à 118 cas. Les résultats enregistrés en 2014, confirment une qualité de service très satisfaisante en matière d'assistance en escale tant au niveau des passagers que du fret.

4.1.2.1.2. Cargo

Le fret aérien affiche également des résultats positifs en 2014. Le tonnage a progressé pour la 2e année consécutive et a franchi le seuil des 700 000 tonnes annuelles pour la 1re fois depuis 2010. L'année s'achève avec un total de 708 078 tonnes, c'est-à-dire une hausse de 5,1% par rapport à 2013. C'est le meilleur résultat observé depuis 2008 et le début de la crise économique.

Cargolux réalise la plus forte progression (+9%). La compagnie a inauguré en juin une desserte vers l'Aéroport de Zhengzhou, dont la fréquence a été portée à 6 vols hebdomadaires dès le mois de décembre. De bonnes performances ont également été enregistrées par Atlas Air (+2%) et Yangtze River Express (+2%) en particulier. La compagnie Silkway Airlines a mis en place en septembre une nouvelle desserte régulière. Ce même mois, China Airlines a célébré le 25ème anniversaire de sa présence au Luxembourg.

Evolution annuelle du tonnage :



Business Aviation

Le nombre de passagers utilisant le Business Aviation est en constante augmentation et en 2014 un total de 12.328 passagers a transité via le terminal dédié, soit une augmentation de 7,3% avec 7.177 mouvements. Luxaviation est le principal client avec plus de 1500 passagers et 860 mouvements.

Un nouveau concept pour la gestion du Business Aviation Terminal a été élaboré pour mieux satisfaire les exigences des clients, avec un nouvel espace VIP chaleureux et convivial, un accueil des passagers à l'entrée du Terminal et l'extension des services fournis aux clients et aux équipages. Ce nouveau concept englobe aussi une refonte de la gestion administrative, avec l'internationalisation des ressources et l'implémentation d'un nouveau logiciel informatique.

Les anciens hangars de maintenance Cargolux ont été rénovés, notamment en termes d'éclairage, du système de sécurité et des portes d'ouverture pour offrir des surfaces de stationnement couvertes à l'aviation d'affaires ou éventuellement à des aviateurs privés.

Le marquage au sol des aires de stationnement pour avions au P2 et P3 a été complètement repensé pour faciliter le positionnement et la circulation des aéronefs. Il est désormais possible de positionner deux avions Cargo en cas de saturation du parking P7 de Luxair Cargo.

Exploitation

Le manuel des « Opérations pour la gestion des avions commerciaux » a fait l'objet d'une profonde révision. Toutes les procédures ont été indexées avec l'objectif de la rédaction du manuel d'aérodrome.

Tous les marquages au sol sur l'aire de stationnement des avions au P1 ont été refaits et l'Administration des Ponts et Chaussées ont procédé à la réfection des dalles de stationnement d'avions sur 7 positions. Tous ces travaux se sont déroulés sans perturbation des opérations aéroportuaires. L'avion Boeing 747 Tésis qui était positionné sur l'aire P3 depuis des années a été démantelé et recyclé par une société spécialisée.

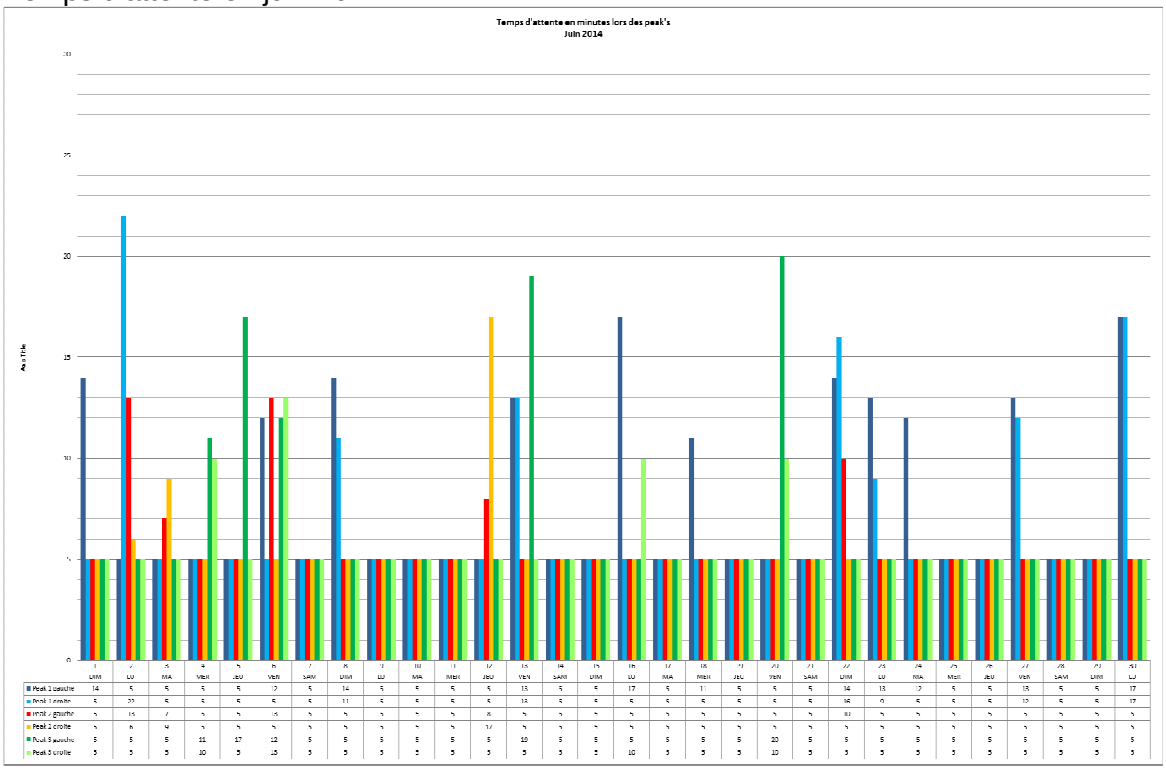
En septembre 2014, le complexe Freeport a été inauguré avec succès puis mis en production. lux-airport a participé à la réalisation du projet et contribue à la sureté de ce complexe logistique.

En 2014, la construction de nouveaux hangars pour l'association Luxembourg Air Rescue a démarré.

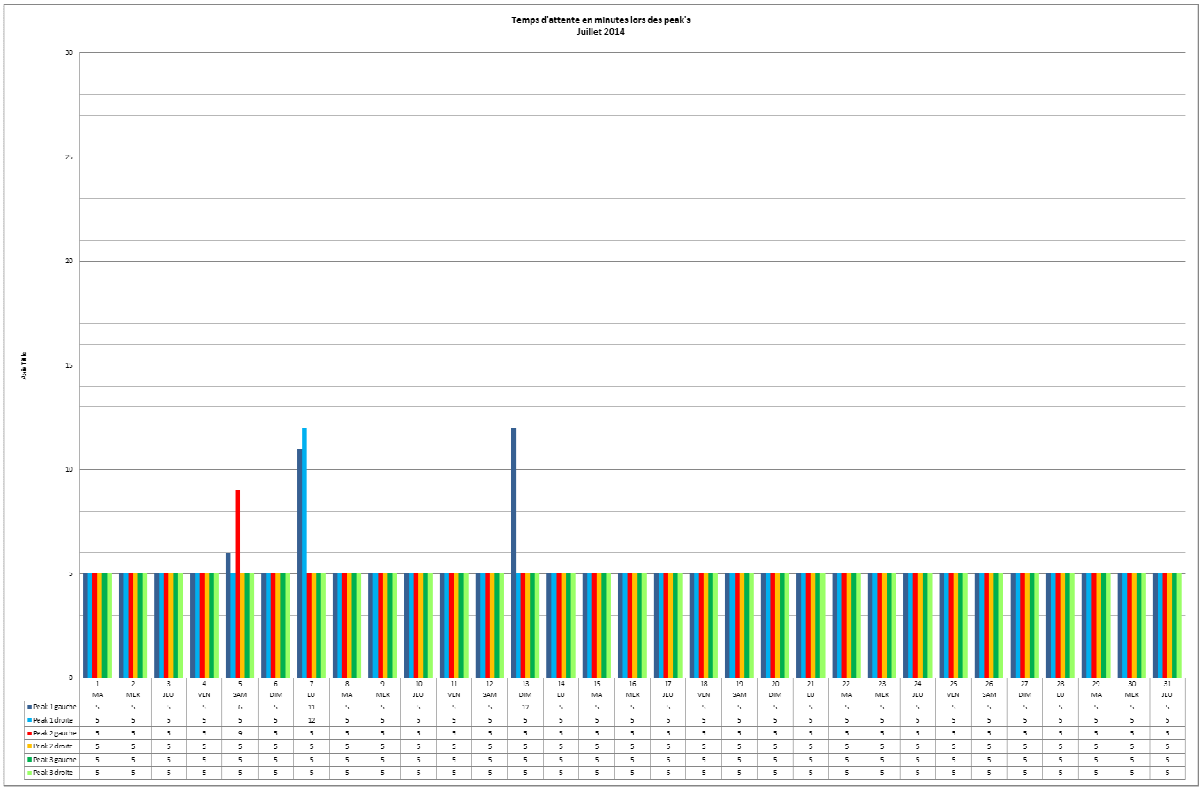
Sureté

La suppression du contrôle d'identité aux postes d'inspection et de filtrage en juillet, conjointement à d'autres aménagements, a permis de fluidifier le trafic des passagers en aérogare et de réduire fortement les temps d'attente.

Temps d'attente en juin 2014 :



Temps d'attente en juillet 2014 :



En janvier 2014, les nouveaux règlements européens en relation avec l'inspection des liquides, aérosols et gels en janvier 2014 ont été mis en service. La zone délimitée a été mise en exploitation au P5/P6 en mars 2014.

En octobre 2014, les différents SAS ont été sécurisés dans le Terminal A avec un système de caméras spécifiques pour détecter toute tentative de franchissement anti-retour.

Un projet d'envergure a été lancé au Cargo Center pour sécuriser les accès et notamment les quais de déchargements. La première phase a été implémentée en novembre 2014, les 101 quais de déchargement des camions ont été équipés de lecteur de badge et la sécurité a été renforcé sur les 21 portes d'accès par de système de blocage anti-retour et détection intrusion. La seconde phase de sécurisation des infrastructures sera réalisée en 2015. Le rapport d'inspection de la CE émis lors de l'inspection de 2013/2014 a été clôturé en décembre 2014.

4.1.2.1.3. Développements commerciaux

Restauration

L'offre de restauration s'est enrichie par l'implantation d'un nouveau restaurant (Eatme), qui propose des menus asiatiques et créations de sushis.

La terrasse de la boulangerie Fischer a été agrandie afin de tirer le meilleur profit de son emplacement de choix à l'entrée de l'aérogare.

Enfin, le bar des départs, situé en salle d'embarquement et opéré par Sodexo, a fait l'objet d'une extension qui permet notamment de mieux répartir les flux de la clientèle entre la consommation sur place et les plats à emporter.

Commerces

Luxair a ajouté un nouveau point de vente à son offre commerciale en aérogare, Luxembourg House, qui propose une sélection de spécialités luxembourgeoises. Cette offre permet d'apporter un éclairage particulier sur les produits locaux en vue de l'accueil de la présidence du conseil de l'Europe en 2015.

Un « pop-up store » Swarovski a été installé dans le hall des départs pendant la période de fin d'année, du 1er octobre au 31 décembre.

Régie publicitaire

Suite à appel d'offres, un contrat de régie publicitaire a été signé avec la société JCDecaux, qui a commencé ses activités le 1er novembre 2014. Il concerne l'ensemble de la publicité dans l'aérogare, le parking souterrain et les futures extensions terminales. L'implantation stratégique des dispositifs publicitaires a été totalement repensée. A la place du mobilier existant, JCDecaux va déployer un réseau d'écrans digitaux de publicité et une offre grand format variée. Une large gamme de solutions créatives sera également proposée : podiums, productions sur mesure, actions événementielles et promotionnelles ainsi que sponsoring de services aux passagers. L'ensemble de ces dispositifs contribueront d'une part à renforcer l'impact et la visibilité des marques, d'autre part à améliorer l'expérience des passagers.

Communication

Lux-Airport a déployé une présence officielle sur les réseaux sociaux par l'activation de comptes Twitter et Facebook. Elle permet de communiquer rapidement et efficacement sur les services aéroportuaires, les nouveautés des compagnies aériennes et de délivrer des informations en cas de perturbations du trafic pour cause météorologique notamment. Le nombre de « followers » a rapidement progressé sur Twitter pour approcher le millier dès la

fin de l'année 2014. Le compte Twitter (@luxairport) a connu la deuxième croissance la plus rapide parmi les aéroports européens.

L'Aéroport de Luxembourg a également veillé à entretenir ses relations avec la presse. Une vingtaine de communiqués de presse ont été envoyés durant l'année sur des sujets aussi variés que les nouvelles mesures de restriction du transport de liquides en bagages de cabine, l'accueil du 2 millionième passager de l'année ou encore l'exercice d'évacuation de l'OACI.

Plusieurs conférences de presse ont également été organisées, notamment dans le but de présenter dans le détail la nouvelle offre de stationnement pour véhicules et l'accord de coopération avec l'Aéroport de Zhengzhou.

Salles de réunion

L'Aéroport de Luxembourg propose deux salles de réunion en location à la journée ou à la demi-journée : la salle Luxembourg (32m2) et la salle Europe (52 m2). Environ 90 réservations ont été effectuées en 2014, dont les deux-tiers pour la salle Luxembourg.
Le portefeuille de clients est composé d'une cinquantaine d'entreprises. La durée moyenne de réservation est d'une demi-journée pour 60% des dossiers et d'une journée pour les 40% restants.

Parkings

L'année 2014 a été riche en développements. L'offre de stationnement a été entièrement remodelée avec l'instauration d'un nouveau concept tarifaire et la création d'un parking Economy portant ainsi la capacité totale à plus de 7 400 emplacements. La signalétique a été modernisée permettant l'identification des différents parkings grâce à des couleurs différentes et des dénominations simplifiées.

Jusqu'à présent les différents parkings n'étaient pas suffisamment différenciés. Avec ce nouveau concept, quatre options de stationnement sont disponibles afin de mieux répondre aux besoins des passagers.

Le nouveau parking « Economy » d'une capacité de 1 300 places a ouvert le 16 juin 2014. Il offre une alternative de stationnement à long terme pour les voyageurs souhaitant réduire leurs frais. Avec un tarif hebdomadaire de 35€, ce parking est compétitif vis-à-vis de l'offre de stationnement à bas coûts des autres aéroports de la région. Le parking est situé rue de Neudorf à 2,5 km du Terminal A. Pour faciliter la liaison entre ce parking et le Terminal A, une navette gratuite fonctionne toutes les 20 minutes avec une amplitude horaire de 4h du matin à minuit, chaque jour de la semaine.

Dans le parking « Indoor », l'Aéroport de Luxembourg a étendu le système de guidage automatisé qui assiste les passagers en les orientant vers les places disponibles aux différents niveaux. De plus, les zones dédiées aux voitures de location ont été aménagées au niveau -2 afin de les séparer clairement des emplacements des passagers. Une zone spéciale a été aménagée contre une tarification spécifique pour l'un des loueurs, Sixt, en réponse à sa demande.

La tarification du parking dépose-minute a été adaptée. Les 15 premières minutes restent gratuites et le tarif augmente ensuite graduellement. Le tarif entre 30 minutes et une heure est réduit par rapport aux anciens tarifs. Le stationnement à long terme est fortement découragé en appliquant des prix sensiblement plus élevés que ceux du parking souterrain.

Les Parkings « Open Air » E et F ont été réaménagés. Le marquage des places de parkings et des couloirs a été refait afin de mieux identifier les places de parking et l'itinéraire à suivre. Enfin, tous les passages pour piétons ont été clairement identifiés et marqués afin d'assurer la sécurité des passagers.

4.1.2.1.4. Infrastructure et projets techniques

Les travaux de câblage entre le Terminal A et le Terminal B ont été finalisés avec la mise en place d'une gaine tubulaire.
Le Hangar de maintenance de Luxair dit hangar « Nennig », un hangar avec une valeur historique, a fait l'objet de travaux de rénovation avec la mise en service d'une nouvelle chaudière, d'un nouveau transformateur électrique d'alimentation 20000 V et de nouvelles armoires électriques d'alimentation. Un audit sécurité a fait suite à ces installations.

Deux autres transformateurs électriques ont été installés sur le site aéroportuaire, un pour l'alimentation électrique du nouveau bâtiment de Luxembourg Air Rescue, l'autre pour l'alimentation des bâtiments administratifs.

Dans le Terminal A tous les travaux liés aux installations des nouveaux panneaux publicitaires, câblage, préparation ont été initiés.

4.1.2.1.5. Informatique

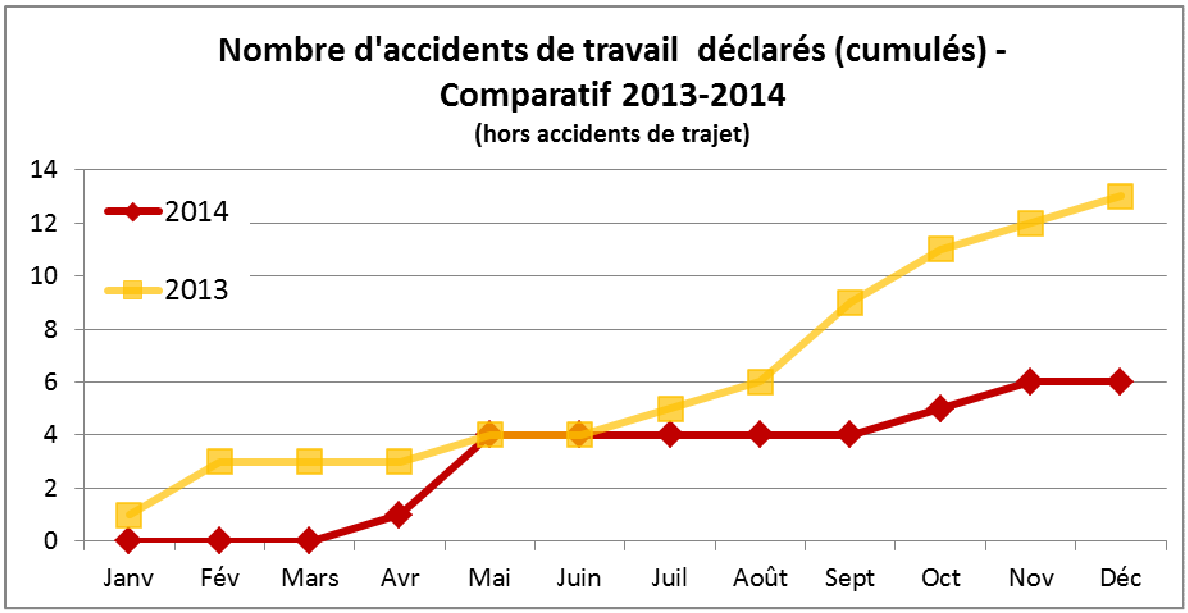
L'équipe informatique avec un support de 4h00 à 20h00 a répondu à 3811 appels dont plus de 80% concernent des interventions dans le Terminal A suite à des appels de l'agent en escale. Après 6 ans de fonctionnement pratiquement 24h/24 et pour suivre les évolutions technologiques, les infrastructures informatiques et les logiciels seront partiellement remplacés.

En 2014, les systèmes importants tels que la vidéo-surveillance, la gestion des contrôles d'accès, la gestion des mails et la sécurisation des bagages dans le tri ont été upgradés. Des projets importants ont été lancés tels que la sécurisation du Cargo Center, le remplacement du matériel et du logiciel de gestion des parkings ainsi que la mise en place de wifi sur le tarmac.

4.1.2.1.6. Sécurité

Le plan d'évacuation du Terminal A a été revu en profondeur et des modules de formation pour le personnel ont été organisés. Un plan de formation aux premiers secours a été lancé avec l'organisation de 6 sessions de 2 jours prestées par le STI. Ce sont 48 agents au total qui ont bénéficié d'une formation.

Lux-Airport a mené des actions préventives pour réduire le nombre d'accidents de travail. Concrètement le nombre a été réduit de 13 à 6.



4.1.2.1.6. Qualité & politique environnementale

La certification ISO 9001 relative à la sureté aéroportuaire a été renouvelée suite à un audit externe indépendant.

Le plan de prévention de gestion des déchets a été validé pour Lux-Airport par l'Administration de l'environnement. Afin de réduire son empreinte environnementale, lux-Airport a acquis 3 véhicules électriques Volkswagen e-Up pour les déplacements des agents de sureté sur le site. Des points de recharge pour les équipements électriques d'assistance de Luxair ont été ajoutés coté piste.

Un grand projet d'assainissement a été complété au P5 afin de permettre la construction des nouvelles installations de Luxembourg Air Rescue. D'autres travaux importants d'assainissement et de modernisation au niveau du site de LuxFuel ont débuté en 2014. Dans les anciens hangars Cargolux des travaux d'assainissement ont aussi été exécutés.

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.

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 (European Aviation Safety Agency) conduits conformément au Règlement (UE) no 736/2006. Concernant le suivi des constatations relevées par l'EASA, le coordonnateur encadre les différents départements le cas échéant 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 au lancement de la mise en place de la GED SIDOC (gestion électronique des documents), des réunions de planification ont été tenues au sein du comité de projet. En vue de l'envergure du projet, le bureau de l'informatique et des systèmes de communication a été doté du rôle de chef de projet GED.

Dans l'accomplissement de sa mission de coordination et dans son rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (NCMC), le bureau s'occupe du suivi permanent et des mises à jour notifiées par les différents acteurs aux actions correctives restées ouvertes suite à la mission ICVM de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et du suivi de la transition de l'OACI vers la « continuous monitoring approach » (CMA) et des outils informatiques connexes.

Le bureau de la coordination générale participe également aux réunions du groupe ICAO ABIS NCMC qui sont tenus bi annuellement et a participé aux fins de cette tâche au meeting ICAO-ABIS NSOC-NCMC du 27 au 28 octobre à Vienne. Les sujets traités concernaient l'évolution du cadre en ligne de l'OACI tel que l'EFOD (Electronic Filing Of Differences), les problèmes liées à la mise en œuvre des outils USOAP CMA, l'SSP GAP Analysis sur iSPACE, les évolutions au niveau du Safety Management Panel et de l'Annexe 19. Entre autre, côté EASA, le sujet de la coordination des « Compliance checklists » ainsi que l'EASA EASp ont été abordés.

Le bureau a aussi participé au 4ème EC/EASA NCMC Meeting avec des représentants EASA et OACI afin de faire le point sur le sujet de la notification de différences, le cadre en ligne de l'OACI, des dernières évolutions et afin d'aborder ensemble les problématiques et les expériences liées à la mise en œuvre de la « continuous monitoring approach » (CMA).

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/Ciel Unique/AESA), 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 2014, le département juridique a été 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. S'y ajoute la mise en place d'un cadre européen pour les certifications d'aérodromes.

4.2.2.1. Mise en œuvre du Ciel unique européen / Cadre règlementaire pour les certifications d'aérodromes

Les textes suivants sont entrés en vigueur au courant de l'année 2014 dans le cadre de la réalisation du Ciel unique européen voire la certification d'aérodromes.

- Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement d'exécution (UE) n° 441/2014 de la Commission du 30 avril 2014 modifiant le règlement (CE) n° 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen
- Règlement d'exécution (UE) n° 448/2014 de la Commission du 2 mai 2014 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 en mettant à jour les références aux annexes à la convention de Chicago
- Règlement (UE) n° 512/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant le règlement (UE) n° 912/2010 établissant l'Agence du GNSS européen
- Règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 de la Commission du 27 juin 2014 sur la mise en place du projet pilote commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien
- Règlement (UE) n° 721/2014 du Conseil du 16 juin 2014 modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) en ce qui concerne la prolongation de la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024
- Règlement d'exécution (UE) n° 970/2014 de la Commission du 12 septembre 2014 modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien
- Règlement d'exécution (UE) n°1028/2014 de la Commission du 26 septembre 2014 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen
- Règlement d'exécution (UE) n° 1029/2014 de la Commission du 26 septembre 2014 modifiant le règlement (UE) n° 73/2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen
- Décision d'exécution de la Commission n° 132/2014/UE du 11 mars 2014 fixant les objectifs de performance de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien et les seuils d'alerte pour la deuxième période de référence 2015-2019

- Décision d'exécution de la Commission n° 2014/672/UE du 24 septembre 2014 relative à la désignation de l'organe d'évaluation des performances du 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 2014 en matière de sûreté :

- Règlement d'exécution (UE) n° 278/2014 de la Commission du 19 mars 2014 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de l'utilisation de systèmes de détection de traces d'explosifs
- Règlement d'exécution (UE) n° 687/2014 de la Commission du 20 juin 2014 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification des mesures de sûreté aérienne, l'équivalence des normes de sûreté et les mesures de sûreté appliquées au fret et au courrier
- Règlement d'exécution (UE) n° 889/2014 de la Commission du 14 août 2014 modifiant le règlement (CEE) n° 2454/93 en ce qui concerne la reconnaissance de la place des conditions de sécurité communes dans le cadre du programme des agents habilités et des chargeurs connus et du programme relatif aux opérateurs économiques agréés

4.2.2.2.2. Textes nationaux

- Règlement grand-ducal du 13 mars 2014 portant modification du règlement grand-ducal du 3 octobre 2013 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables (Mémorial A34 du 17 mars 2014)
- Règlement ministériel du 14 mars 2014 portant publication du plan des zones de sûreté aéroportuaires à l'aéroport commercial du Grand-Duché de Luxembourg (Mémorial A34 du 17 mars 2014)

4.2.2.3. La règlementation en relation avec la navigabilité

Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 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 (Refonte)

4.2.2.4. La règlementation en relation avec les opérations aériennes et le personnel navigant

- Règlement (UE) n° 70/2014 de la Commission du 27 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement (UE) n° 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

- Règlement (UE) n° 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (« règlement TCO : Third county operators »)

4.2.2.5. La règlementation en relation avec les comptes rendus d'évènements dans l'aviation civile

Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

4.2.2.6. La règlementation en relation avec les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports

Règlement (UE) n ° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE.

4.2.3. Le département des relations internationales et des affaires économiques

Au cours de l'année 2014 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 2014 notamment des délégations en provenance du Cambodge, de l'Indonésie et de l'Egypte.

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 2014.

4.2.3.2. 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 Kuta en Indonésie. Lors de

cette conférence, qui se tenait du 17 au 21 novembre 2013, le Luxembourg a rencontré le Soudan, la Chine, la Russie, le Kenya, le Cameroun, la Colombie, le Burundi, la Mongolie, la Zambie, Curaçao et la Tanzanie.

4.2.3.3. Droits de trafic

4.2.3.3.1. Opérations commerciales – Opérateurs réguliers

Total demandes: 88
Demandes Cargo: 35
Demandes Passagers: 53

Origine opérateur / dénomination :

1. AUSTRIA (2). Austrian Airlines (2)
2. AZERBAIDJAN (2): Silk Way West Airlines (2)
3. BANGLADESH (1): Biman Bangladesh Airlines (1)
4. CANADA (2): Air Canada (2)
5. CHINA (9). Yangtze River Express Airlines (4), Hainan Airlines (3), China Eastern Airlines (2)
6. ETHIOPIA (17): Ethiopian Airlines (17)
7. GERMANY (5): Hahn Air Lines Gmbh (3), Lufthansa AG (2)
8. ITALY (2): Alitalia (2)
9. MAURITIUS (2): Air Mauritius (2)
10. NETHERLANDS (4): KLM (3), AIS Airlines (1)
11. POLAND (2): LOT (2)
12. PORTUGAL (2): TAP/PGA (2)
13. QATAR (6): Qatar Airways (6)
14. SINGAPORE (3): Singapore Airlines (3)
15. SPAIN (4): Vueling (2) Air Europa (2)
16. SWEDEN (2): SAS (2)
17. SWITZERLAND(2): Swiss International Air Lines (2)
18. TAIWAN (4): Eva Airways (2), China Airlines (2),
19. TURKEY (5): Turkish Airlines (5)
20. UNITED KINGDOM (5): British Airways (2), Hello AG Airlines Ltd.(1), Easy Jet Airline (2)
21. USA (7): Atlas Air (3), American Airlines (2), US Airways (2)

4.2.3.3.2. Opérations commerciales – Demandes Ad - hoc

Total demandes: 255
Opérations: 294
Opérations cargo: 189 dont 9 DG (Dangerous Goods)
Opérations passager: 66

Origine opérateur / dénomination :

1. ARMENIA (1): Veteran Avia (1)
2. AZERBAIJAN (4): Silk Way West Airlines (4)
3. BAHRAIN (1): Bahrain Royal Flight (1)
4. BELARUS (19): Ruby Star (10), Belavia (1), Grondo Aircompany (8)
5. BOLIVIA (1): Transportes Aeros Bolivia (1)
6. BULGARIA (1): Air Bright (1)
7. CANADA (3): Avionco Canada (2), World Air Ops (1)

8. CHINA (5): Yangtze River Express Airlines (4), China Southern Airlines (1)
9. EGYPT (1): Smartaviation (1)
10. FRANCE (1): Europe Airpost (1)
11. GERMANY (1): ULM-request (1)
12. GREECE (2): Gainjet Aviation (2)
13. ICELAND (2): Air Atlanta Icelandic (2)
14. ISRAEL (3): CAL (3)
15. IRAN (1): Iran Aseman Airlines (1)
16. ITALY (2): Mistral Air (2)
17. LEBANON (1): Executive Sky (1)
18. LUXEMBOURG (1): Old Wings (1)
19. MOLDOVA (1): Nobil Air (1)
20. MONTENEGRO (1): Montenegro Airlines (1)
21. NETHERLANDS (1). Denim Air (1)
22. PAKISTAN (1): Air World Aviation (1)
23. PORTUGAL (1): Quickturn Flight Services (1)
24. QATAR (1): Qatar Airways (1)
25. RUSSIA (96): AirBridge Cargo Airlines (56), Gazpromavia Aviation Company (5), Volga – Dnepr Airlines (1), Atran Airlines (1), Grozny Avia (1), Aeroflot (27), Ruslan International Ltd. (5)
26. SERBIA (1): Prince Aviation (1)
27. SLOVAKIA (1): Go2Sky (1)
28. SLOVENIA (2): Adria Airways (2)
29. SWITZERLAND (3): Farnair Switzerland AG (2) Pilatus Aircraft Ltd. (1)
30. TURKEY (2): ULS Airlines Cargo (2)
31. UKRAINE (77): Ukraine Air Alliance (41), Cavok Air (31), Ukraine International Airlines (3), Wind Rose (2)
32. UNITED ARAB EMIRATES (1): Aquiline Aero (1)
33. UNITED KINGDOM (2): ExecuJet UL Ltd. (2)
34. USA (14): Southern Cross Aviation (1), Universal Weather & Aviation (1), Honeywell International Inc. (3), BaseOps International (1), Boeing (1), Netjets (1), Atlas Air (6)

4.2.3.3.3. Non-commercial Operations – Government / Military

Survol et atterrissages: 41
Autorisations diverses: 8
AWACS: 2

4.2.3.3.4. Autorisations administratives

Travail aérien avec avion / hélicoptère : 30
Travail aérien avec drone : 81 autorisations et 11 demandes d'information
Manifestations aérienne avec drone : 3 autorisations et 36 demandes d'information
Manifestations aériennes diverses : 8 autorisations
Parachutage : 2 autorisations
Feu d'artifice : 12 autorisations
Skybeamer / - tracer / illumination : 14 autorisations
Lâcher de ballons / ballons – sonde / expérimentel : 80 autorisations
Lanternes célestes : 3 autorisations et 4 demandes
Autorisations diverses : 2

4.2.3.3.5. Travail aérien et manifestations

En 2014, un total de 235 dossiers concernant diverses demandes d'autorisations ont été évaluées et autorisées (80 Lâchers de ballons, 111 travail aérien, 11 manifestations aériennes, 33 divers).

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

4.2.4.1. Le bureau des autorisations administratives

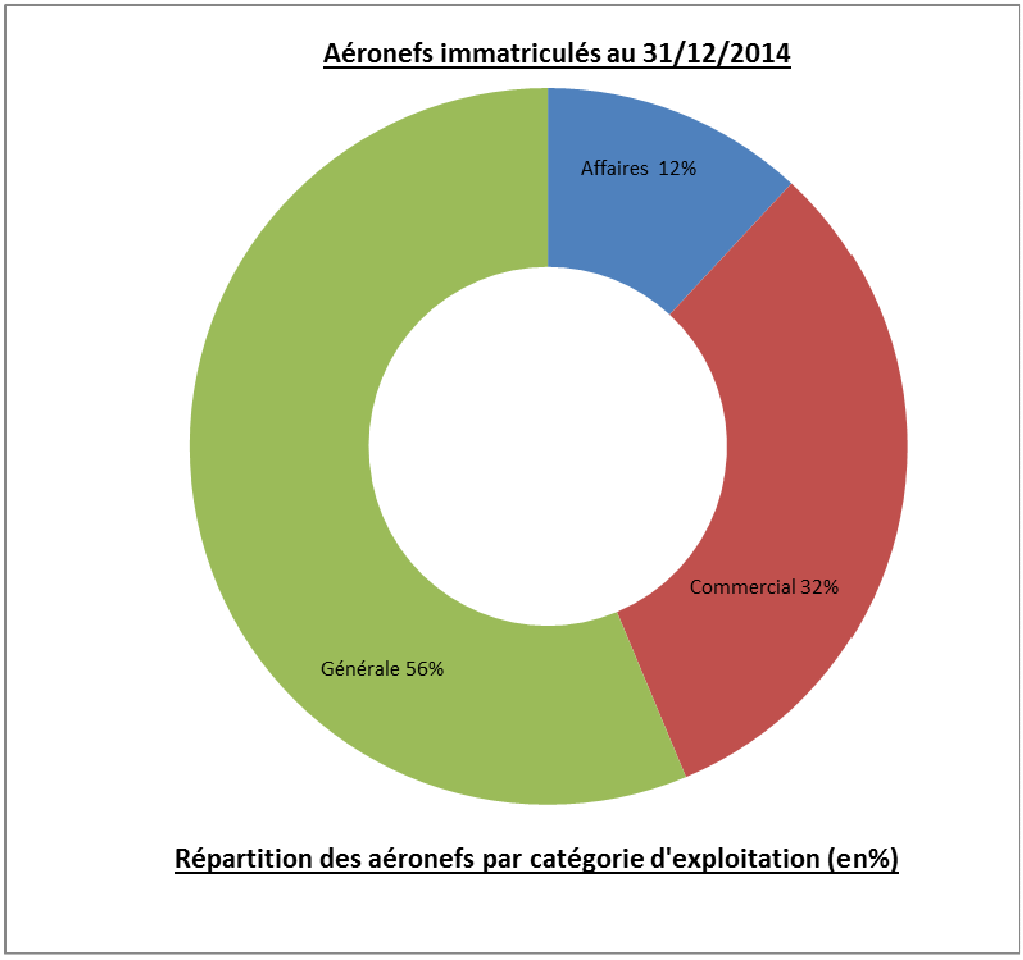
4.2.4.1.1. Service des immatriculations

Relevé des aéronefs :

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 292 aéronefs, donc 2 aéronefs en moins par rapport à l'année 2013.

Le nombre de dossiers traités en 2014 était de 51 (24 opérations d'immatriculation et 27 opérations de radiation), un chiffre décroissant par rapport à 2013.

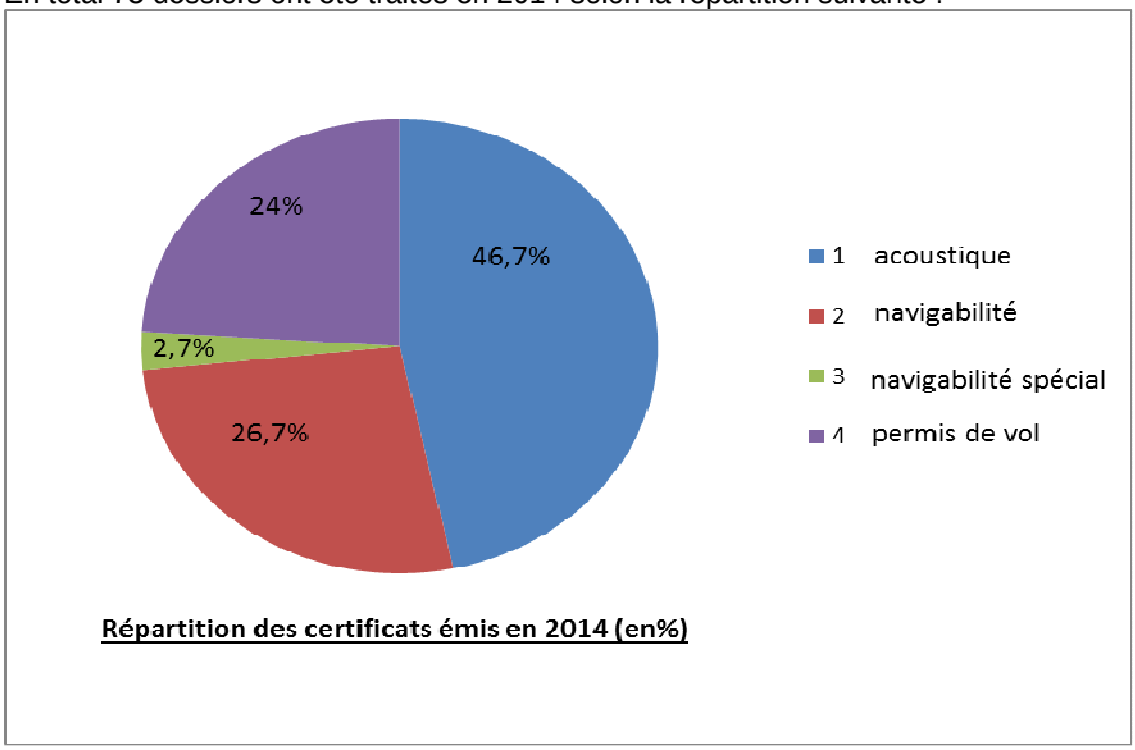
La répartition des immatriculations se fait selon le graphique suivant :



Quant à la répartition des différentes catégories d'activité on peut constater que le secteur du transport commercial a légèrement augmenté par rapport à 2013 tandis que les secteurs de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale ont légèrement diminués.

Certificats émis en 2014 :

En total 75 dossiers ont été traités en 2014 selon la répartition suivante :



Répartition des certificats émis en 2014 (en%)

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.

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.

Depuis avril 2014, les licences nationales de pilote d'avion ne sont plus valides et ont été converties en licences EASA Part-FCL, et les écoles FTO JAR ont dû se convertir en EASA ATO suivant la « Aircrew Regulation » (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).

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.

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.

Section de Médecine Aéronautique (SMA)

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 (AeMC)

Le STI (Service de Santé au Travail de l'Industrie Asbl), conjointement avec le Centre Hospitalier du Luxembourg, ont introduit une demande d'approbation pour un AeMC suivant les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité. Le AeMC pourra commencer son activité début 2015, et sera dirigé par le Dr. Pierre BLAISE, médecin AME agréé suivant Part-MED.

Médecins Examinateurs (MEA)

Actuellement, 5 médecins examinateurs sont agrées 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 le site internet de la DAC.

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 AeMC. La réalisation des examens aéro-médicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le AeMC 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 AeMC ou bien par des AME agréés à cet effet. La réalisation des examens aéro-médicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le AeMC ou bien par des AME 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 AeMC ou bien par des AME agréés à cet effet. La réalisation des examens aéro-médicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le AeMC ou bien par des AME 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. Elle est disponible sur demande auprès de la DAC.

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.

4.2.4.2.6. Licences de contrôleurs de l'espace aérien (ATCO)

Le Bureau des Licences émet les licences des contrôleurs de l'espace aérien suivant le règlement (UE) No 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, en collaboration avec le département de la Navigation Aérienne de la DAC.

Le Bureau des Licences gère actuellement environ 40 licences ATCO.

4.2.4.2.7. Licences de mécanicien d'avion (AML)

Depuis le 25 février 2014, le Bureau des Licences est en charge de l'organisation de l'évaluation récurrente des 3 FSTD (Flight simulation training device) au Luxembourg. Actuellement le Luxembourg dispose des simulateurs suivants :

- 2 FFS (Full Flight Simulator) de Cargolux de type B747-400F et B747-8F portant les codes d'identification EASA FSTD.LU.002 et FSTD.LU.003
- 1 FNPT II (Flight Navigation Procedure Training device) de LFTA pour instruction BE200 et MCC portant les codes d'identification EASA FSTD.LU.001

Les FSTDs sont certifiés suivant le JAR-STD 1A, et CS-FSTD(A).

L'évaluation récurrente se fait en collaboration avec le Luftfahrt Bundesamt allemand (LBA).

Une procédure de collaboration entre la DAC et le LBA est en cours d'élaboration.

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

Avec le règlement grand-ducal du 8 juillet 2014, un cadre règlementaire pour le programme national de sécurité (SSP - State Safety Programme), élaboré par la Direction de l'Aviation Civile, a été mis en place.

4.2.4.3.2. Accidents/Incidents

Environ 1800 évènements ont été rapportés à la Direction de l'Aviation Civile. Cinq évènements, soit survenus au Luxembourg, soit survenus à l'étranger mais impliquant des aéronefs luxembourgeois, ont été classés comme accidents par la DAC et un évènement comme incident grave. Suite à la mise en place d'une méthode d'analyse des risques interne, environ 90 sujets spécifiques ont été identifiés et font l'objet d'un suivi régulier.

4.2.4.3.3. SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)

Dans le cadre du programme SAFA d'inspection des opérateurs étrangers de la Communauté Européenne, 79 inspections ont été effectués. Dix inspections ont révélé des défauts de la plus haute catégorie, qui nécessitaient des actions correctives avant le prochain vol, dont cinq vols passagers réguliers, un vol passager sur demande et quatre vols cargo. En cours d'année, ce programme européen a subi les modifications les plus significatives depuis sa création, avec l'introduction d'une composante SACA (Safety Assessment of Community Aircraft) spécifique à l'inspection d'avions issus d'autres Etats membres de l'Union Européenne. Ces modifications ont été prises en compte par des adaptations des processus internes de la Direction de l'Aviation Civile.

4.2.4.4. Le bureau des opérations aériennes

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2014 huit compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate, en terminologie internationale) :

N° AOC	Exploitant	Flotte au 31-12-14
L-01	Luxair S.A.	2 Boeing 737-700 2 Boeing 737-800 6 Embraer 145 7 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	8 Boeing 747-400F/BCF 1 Boeing 747-400ERF 11 Boeing 747-8F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	3 Airbus A318/9 1 Embraer 135 Legacy 5 Bombardier Global Express 2 Bombardier Global 5000 8 Dassault Falcon 7X 2 Dassault Falcon 900 2 Dassault Falcon 2000 1 Dassault Falcon 50EX 1 Gulfstream G200 1 Gulfstream G650

		1 Learjet 45 1 Cessna 560XLS+
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 ATP Cargo
L-12	Luxaviation S.A.	3 Cessna 560XLS 1 Cessna 560XLS+ 2 Bombardier Challenger CL300 1 Bombardier Challenger 604 3 Embraer 135BJ 3 Learjet 60
L-13	Flying Group Lux S.A.	1 Cessna 680 1 Cessna 560XLS 1 Dassault Falcon 900
L-14	Jetfly Aviation	1 Piaggio 180 Avanti

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2014 quatre organismes de formation agréés (ATO). A savoir :

- Luxair
- Cargolux
- LFTA
- CEFA (certifié en 2014)

Lors de l'année 2014, le département des opérations a mis en œuvre la nouvelle règlementation (UE) n°965/2012 pour les AOC et la règlementation n°1178/2011 pour les ATO. Ceci qui a impliqué un travail conséquent pour le développement des nouvelles checklists en conformité avec ces règlementations.

Pour mener à bien ces transitions règlementaires, ce sont 13 audits (d'une durée moyenne de 3-4 jours) qui ont été réalisés et ce sont 111 manuels d'exploitation qui ont été analysés et approuvés par le département.

De plus, une quarantaine d'inspections ont été effectuées dans le cadre de la supervision continue de ces exploitants AOC.

Au niveau matières dangereuses, 53 approbations A2 ou A99 ont été délivrées et 12 modules de cours ont été analysés et approuvés. Une assistance a été fournie à la poste (post) pour leur permettre une mise en conformité par rapport à la règlementation matières dangereuses (ce travail n'est pas encore fini).

Pour supporter nos exploitants AOC dans ces transitions, ce sont 3 « operators meetings » qui ont été organisé par le département. Ces réunions d'une demi-journée nous ont permis de sensibiliser et d'aider ces exploitants à la compréhension et la mise en œuvre de ces nouvelles règlementations.

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 Luxembourg S.A.	LU.MG.06
Luxembourg Air Ambulance	LU.MG.07
Smart Cargo S.A.	LU.MG.11
Luxaviation S.A.	LU.MG.12
Flying Group Lux S.A.	LU.MG.13
Aircraft VIP Services	LU.MG.16
Findel Aviation S.A.	LU.MG.1002
JetFly Aviation S.A.	LU.MG.1003

- Trois ateliers agréés pour l'entretien des gros avions (1 nouvel agrément a été délivré en 2014), 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
Luxaviation S.A.	LU.145.0012

- 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. Revues de de navigabilité

Revues de Navigabilité :
- 77 examens de navigabilité faits par la DAC, plus 18 importations d'aéronefs.
- 17 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 : 11
- Certificats de Navigabilité pour Export pour exportation : 2
- Permis de Vol : 18

4.2.4.5.4. Programmes et contact d'entretien

Revue et approbation de 72 programmes d'entretien et de 48 contrats d'entretien.

4.2.4.5.5. 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 2014.

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 sections :

- Navigation aérienne
- Aérodromes : occupé par un agent à temps plein.
- Autorité Nationale de Surveillance : occupé par trois agents à temps plein (à partir du 01.02.2014) et d'un consultant à temps partiel (jusqu'au 30.06.2014)

Le bureau dispose 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 (4), analyses d'impact d'implantation de nouveaux sites de parcs à éoliennes (8), analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (6), analyses d'impact d'implantation de grues (22), analyse d'impact de stations GSM (5).

Dans le cadre des missions liées à la supervision des héliports, les hélistations du Centre Hospitalier Emile Mayrisch à Esch-sur-Alzette et de la clinique Ste Thérèse à Luxembourg ont été inspectées.

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

Dans l'accomplissement de sa mission de supervision, le bureau a entamé les premières démarches en vue de la future certification aérodrome, selon les dispositions du règlement (UE) N°139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) m°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, de l'Administration de la Navigation Aérienne, qui a été désignée officiellement comme exploitant d'aérodrome par le MDDI.

Dans le cadre de la supervision continue, le bureau a procédé à des inspections des aérodromes de Noertrange, Useldange et Medernach-Kitzebuer.

Le « local runway safety team » à l'aéroport de Luxembourg a été remplacé en 2010 par le « airport safety commitee » (ASC) comprenant les principaux décideurs. Ce groupe de décideurs, s'est réuni une fois en 2014. Lors de cette réunion, il a été décidé que l'ASC ainsi que les groupes de travail y rattachés sont dorénavant présidés par l'exploitant de l'aérodrome.

Dans le cadre du système d'autorisations de conduite dans l'enceinte aéroportuaire instauré en 2008, la DAC a délivré en 2014, 423 autorisations individuelles supplémentaires de circuler dans l'enceinte aéroportuaire. Actuellement il existe 3884 autorisations de conduite valables. Au cours de l'année 2014, 1 seul avertissement unique a été dressé suite à une infraction de non-respect des règles de priorités.

Depuis 2012 le bureau participe aux « Thematic advisory group » (TAG) de l'EASA, notamment le TAG ADR et TAG ATM/ANS. Ainsi le bureau a participé en 2014 à 2 TAG ADR et un TAG ATM/ANS.

Dans le cadre de sa fonction d'Autorité Nationale de Surveillance (ANS), le bureau a effectué quatre audits et une inspection auprès de l'ANA. Les audits portaient sur :

- CAP Re-Certification 2012.

- CAP SMS

- Implementation of EASA UNCs + CAP UCS Audit

- Recertification Training Organisation

L'inspection avait pour objet le « ATM Securtiy ».

Dans le cadre d'un programme d'échange d'auditeurs au niveau FABEC, la DAC/NSA a participé à un audit en Allemagne sur le DFS (Deutsche Flugsicherung), et un auditeur du NSA français a participé à un audit à l'ANA.

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 5 ont pu être organisées en 2014, traitent différents sujets en relation avec la supervision de la DAC sur l'ANA selon les règlementations du « ciel unique européen ».

La DAC/NSA avait subi en 2013 un audit de la part de l'EASA, notamment une « Standardisation Inspection ». Cet audit avait soulevé 20 non-conformités. La DAC/NSA s'est efforcée en 2014 à mettre en œuvre un plan d'actions correctives CAP), agréé par l'EASA, dans le but de traiter les non-conformités dans des délais prescrits. Ainsi 9 non-conformités ont pu être clôturées en 2014.

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

Ainsi le bureau a participé à 2 réunions du CST, 2 fois au NSA-C ainsi qu'à deux réunions de suivi de l'audit au sujet de l'interopérabilité du centre de Maastricht réalisé en 2013.

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, 6 du NSA-Commitee, 6 FABEC Safety Performance Task Force (SAFP TF) et 1 FABEC Changes Taskforce.

Les notifications de changement reçues de la part de l'ANA étaient au nombre de 5 en 2014 : LOA APP-MIL, ILS 24, NDB LE, South Station et Firewall Upgrade. Aucun changement n'était sujet à revue pour changements majeurs.

Au niveau des procédures et publications, le bureau avait développé en 2013 en collaboration avec l'ANA une Procédure des Autorisations administratives, appliquée depuis mars 2014.

La procédure audit de la DAC/NSA a été revue en 2014 et une nouvelle version a été éditée.

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

4.2.5.1. Volet national

Actuellement, deux experts (un responsable sûreté et un superviseur/instructeur ACC3), un coordinateur administratif et quatre inspecteurs, sont affectés au département de la sûreté de la Direction de l'Aviation Civile.

Un inspecteur assure la fonction de l'officier de sécurité au sein de la Direction de l'Aviation Civile.

Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté s'est étroitement occupé de la révision des chapitres du PSA et du PNS suite aux changements de la législation européenne et nationale au cours de l'année 2014. Ces chapitres devront encore être soumis aux membres du CONATSAC, afin de faire l'objet d'un arrêté ministériel au cours de l'année 2015.

Dans le cadre de la certification des chiens détecteurs d'explosifs (CDE) dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, le département sûreté a organisé 3 évènements de certification CDE au cours de l'année 2014. 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'application de l'inspection/filtrage « Threat Image Projection » au niveau du bagage de cabine a été continuée au cours de l'année 2014, afin de se conformer à la règlementation européenne. Cette mise en œuvre sera finalisée au premier trimestre de l'année 2015.

A ce jour, le Luxembourg compte 14 agents habilités, 1 fournisseur habilité et 2 chargeurs connus qui ont été agréés par la Direction de l'Aviation Civile.

Faisant référence aux programmes des compagnies aériennes (8 nationales, 20 européennes et 7 en provenance de pays hors de l'Union Européenne), une partie des compagnies ont fait l'objet d'un contrôle de leur programme.

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

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 au respect des dispositions des mesures de la sûreté de l'aviation civile.

Le nombre d'activités de contrôle de surveillance s'élève à 82 inspections/audits/tests au cours de l'année 2014.

Dans le contexte du « ATM Security », une inspection-pilote a eu lieu dans le cadre de la sûreté de la gestion de la navigation aérienne (ATM Security), du 2 au 5 décembre 2015. Cette inspection–pilote a été effectuée par la NSA luxembourgeoise (National Supervisory Authority), avec le support du département sûreté de la DAC. Elle a ciblé une partie des mesures de sûreté régies par le règlement (UE) n°1035/2011, Annexe I – 4 (J.O. de l'Union Européenne L 271/23). Des recommandations ont été formulées à la suite de cette inspection-pilote. Un audit sur le même sujet est prévu pour l'exercice 2015.

Par ailleurs, le département sûreté a dispensé dans le courant de l'année 2014 les formations suivantes :

- au mois de février : « Zone Délimitée à l'Aéroport », adressée aux responsables de sûreté des entités luxembourgeoises concernées ;
- au mois de mars: « Héliports », adressée aux responsables de sûreté des entités luxembourgeoises concernées ;
- au mois de mars: « Aérodrômes », adressée aux responsables de sûreté des entités luxembourgeoises concernées ;
- au mois de mai : « Formation récurrente des auditeurs nationaux », adressée aux inspecteurs PNCQ de l'Administration des Douanes et Accises et de la Direction de l'Aviation Civile et de la Police Grand-Ducale ;
- au mois de septembre et octobre à l'attention du Ministère des Affaires Etrangères :
- « Third Country Quality Control », « ACC3 Awareness » et « Aircraft Security Search » adressée aux responsables de sûreté (pays tiers) ;
- au mois de janvier, mars et avril : « Security Awareness Training Programme », adressé aux demandeurs (DAC et ALSA) d'un titre de circulation aéroportuaire (TCA) ;
- au cours de la deuxième moitié de l'année 2014 : « Initiation à la Règlementation européenne » adressé aux 2 inspecteurs stagiaires de la Direction de l'Aviation Civile.

4.2.5.3. Mise en œuvre du régime du fret et du courrier aérien transporté vers des aéroports de l'Union au départ de pays tiers (ACC3)

Le seul transporteur aérien national sous la responsabilité du Luxembourg, désigné jusqu'à ce jour est Cargolux Airlines International S.A..

Quatre validations ACC3 (Baku, Karachi, Bamako et Lagos), ont été effectuées au cours de l'année 2014.

4.2.5.4. Inspection de la Commission Européenne de l'aéroport de Luxembourg

Dans le contexte des inspections/audits de la Commission Européenne, l'aéroport de Luxembourg a été soumis à une inspection de suivi de la Commission Européenne en date du 18 mars 2014 au 19 mars 2014.

Les déficiences constatées par la Commission Européenne lors de l'inspection en question en relation avec le règlement (UE) N°300/2008, ont pu être rectifiées et clôturées au cours du mois de décembre 2014.

4.2.5.5. 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 règlementation internationale, européenne et nationale 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 membres du CONATSAC se sont réunis trois fois et ceux du CSA six fois sur l'année 2014.

4.2.5.6. AVSEC (Aviation Security)

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 2014, le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne (voir sous département juridique).

Le département a représenté 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 aérien transporté vers des aéroports de l'Union au départ de pays tiers (ACC3), « Chiens Détecteurs d'Explosifs (CDE) » et de l'évaluation des risques et de la menace.

4.2.6. Audits en 2014

Comme le cadre de l'aviation civile est un cadre international, la DAC est soumis 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. FSTD (Flight Simulation Training Device)

Le bureau des opérations aériennes a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA pour le volet des simulateurs (FSTD) du 8 au 10 avril 2014.

4.2.6.2. OPS (Opérations aériennes)

L'inspection de standardisation de la part de l'EASA du département des opérations s'est déroulée du 21 au 23 janvier 2014.

4.3. Administration de la navigation aérienne (ANA)

4.3.1. La Direction (DIR)

Au cours de l'année 2014 la Direction de l'Administration de la navigation aérienne a continué à développer sur le plan international le projet du FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) ayant comme but la construction d'un espace aérien européen plus performant.

De plus l'ANA a fait une étude détaillée de l'ensemble des coûts liés à ses différents services. Cette ventilation des coûts a permis au Luxembourg de déclarer ses « taxes en route » remboursées par les utilisateurs de l'espace aérien à partir de 2015.

En matière de charge terminale la direction, ensemble avec le ministère de tutelle et le régulateur, a établi un système favorisant l'utilisation d'avions modernes, possédant des certificats à faible nuisance sonore. Ainsi la tarification soutien la politique du pollueur/payeur dans la lutte contre le bruit.

La direction de l'ANA a soutenu le projet GED (Gestion électronique des documents) visant à améliorer la gestion électronique des courriers en interne tout comme en externe.

Au cours de l'année 2014 notre administration a établi une vision stratégique incluant l'ensemble des 8 départements afin d'analyser les futurs services prestés et ainsi, à moyen et à long terme, la pérennité de ses derniers. En effet, dans un but d'efficience et de performance, l'idée consiste à répondre aux besoins des clients tout en augmentant la sécurité aéronautique et en limitant les coûts engendrés. Au niveau des certifications ANSP et Aérodrome, l'ANA a continué son effort afin de répondre aux obligations nationales et internationales. A côté des nombreux projets techniques et opérationnels au sein de l'administration, l'ANA s'est également investie afin de soutenir le mieux possible l'ensemble des acteurs de la plateforme aéroportuaire.

4.3.2. Service administratif (ADM)

Pour le service administratif, l'année 2014 a été marquée par l'affinement de sa structure organisationnelle, notamment en ajustant les indicateurs de performance. Outre les multiples travaux réguliers des quatre divisions du service ADM, celles-ci ont réalisé différents projets spécifiques.

Ainsi, la division informatique a finalisé en juin l'implémentation du système de gestion électronique des documents. A partir de cette date plus de 3000 documents ont été intégrés, créés ou gérés dans SIDOC et 90 utilisateurs ont été formés. En plus, un nouveau module de gestion de la formation et de la qualification a été implémenté et le logiciel de facturation a été adapté aux nouvelles redevances pour services terminaux.

La division entretien a entre autres réalisé la transformation d'entrepôts en locaux sanitaires et le nettoyage intensif de la tour de contrôle et des bâtiments annexes.

Concernant la division finances, l'année 2014 a été marquée par la continuité et la consolidation des travaux initiés en 2013 au niveau de la gestion des coûts, ainsi que par le

développement des applications utilisées par la division et le renforcement des procédures internes.

La division personnel et formation a encadré la venue en 2014 d'un total de 13 agents pour l'ANA tout en assurant la coordination et l'organisation de leurs formations.

4.3.3. Service aérodrome (AER)

Les missions principales de l'année 2014 ont été la préparation de la certification et l'organisation du service aérodrome.

L'entretien et la maintenance courants de l'aire de manœuvre se sont poursuivis conformément au Plan Directeur-Investissements-Infrastructures du 16 août 2011. Ces travaux programmés d'avril à octobre 2014, ont été coordonnés afin de garantir le fonctionnement opérationnel de l'aéroport.

Parfois ces travaux ont nécessité une fermeture ponctuelle de la piste entre 0h00 et 06h00. Ces fermetures étant programmées à la juste suffisance, afin de ne pas pénaliser le trafic de fret et les missions de transports d'organes.

Le service AER coordonne en collaboration avec le service ELE les projets de réfection du balisage. Ainsi les taxiways Charlie, Echo et Fox ont été renouvelés tant par l'implantation d'embases profondes que par la rénovation de l'asphalte.

Le service AER a poursuivi ses travaux d'étude concernant l'élévation des obstacles dans les surfaces de limitation des obstacles relatives au plan d'occupation des sols, tout particulièrement pour les autorisations d'élévation de grues.

Une étude relative à un marquage supplémentaire sur l'aire de manœuvre et une autre étude portant sur l'implantation d'une vingtaine de panneaux lumineux pour aider à la circulation au sol des aéronefs ont été menées.

Les opérations hivernales furent relativement limitées, compte tenu d'un hiver doux sans précipitations neigeuses.

Le service AER s'est engagé à prendre en compte le traitement des espaces verts en coordination avec la cellule « wild life » afin de respecter des règles élémentaires de protection de la faune et de la flore.

4.3.4. 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.

En matière d'AIS (Aeronautical Information Service), il faut distinguer entre unité AIS d'aérodrome et AIS national.
La distribution de PIB (Preflight Information Bulletin; contenant principalement des NOTAM (NOtice To AirMen); informations importantes à communiquer en temps utile au personnel chargé des opérations aériennes) et la collecte d'information après vol constituent les devoirs principaux d'une unité AIS d'aérodrome.

Le rôle primordial d'un AIS national est de veiller à l'exactitude, la pertinence et l'actualité de l'AIP (Aeronautical Information Publication; Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne). L'AIP étant fortement standardisé et régularisé ne peut être changé selon le cycle AIRAC (Aeronautical Information Regulation And Control, régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques) et en se moyennant, soit d'amendements à l'AIP (AIP AMDT), soit de suppléments à l'AIP (AIP SUP), soit de circulaires d'information aéronautique (AIC). En contraste à ces moyens lents (distribution en papier à travers le monde), les NOTAM susmentionnés sont utilisés pour la distribution rapide d'information aéronautique temporaire. Ensemble avec les PIB tous ces éléments forment l'IAIP (Integrated Aeronautical Information Package), le produit central de chaque AIS.

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.

De plus, le service des opérations aéronautiques est responsable pour des tâches à caractère plutôt administratives, notamment d'établir les factures pour les redevances terminales et aéroportuaires, de traiter les demandes STS (vols ayant droit à un traitement spécial par les services de la circulation aérienne) ainsi que les autorisations émises par la DAC (direction de l'aviation civile), et poursuivre des alarmes déclenchées par des balises de détresse soit luxembourgeoises, soit localisées au Luxembourg.

D'un point de vu statistiques, le service des opérations aéronautiques a réalisé en 2014 les activités suivantes :

- Traitement de 376 projets de NOTAM, résultant en 388 NOTAM publiés par Belgocontrol sous autorité luxembourgeoise.
- Réalisation de 128 changements à l'AIP moyennant 9 amendements et 5 suppléments.
- Publication de 62 SNOWTAM (NOTAM de série spéciale notifiant la présence ou l'élimination de conditions dangereuses dues, entre autre, à la neige).
- Répertoriage de près de 400 mesures de coefficient de freinage de la piste effectuées par le service SIS ainsi que la communication de ces coefficients au service MET Observation.
- Établissement de plus de 4.000 factures; 800 par la sous-unité TAX pour les clients principaux et réguliers et 3.200 par les agents en opérationnel pour des vols individuels.
- Suivi de 34 alarmes dus au déclenchement de balises de détresse luxembourgeoises respectivement de balises se trouvant au territoire luxembourgeois.
- Traitement de 8 cas d'alertes liées au plan d'intervention aéroportuaire respectivement déclenchées par un organisme étranger.
- Traitement de 83 demandes STS.
- Traitement de 312 demandes particulières de vol de nuit.
- Réception et traitement de 620.000 messages du service fixe aéronautique, dont 440.000 NOTAM internationaux, 55.000 messages concernant la gestion des flux et de la capacité du trafic aérien (ATFCM; Air Traffic Flow and Capacity Managment), 80.000 plans de vol ainsi que 45.000 messages associés aux plans de vol, comme par exemple des messages d'arrivée, d'annulation, etc.
- Émission de 1.900 plans de vols internationaux.
  Les deux points ci-dessus sont comptés à partir de la mise en service du nouveau système AMHS le 23 avril 2014; l'ancien système ne permettait pas des analyses pareilles.

- Insertion manuelle de 3.600 vols locaux dans le système FDP (Flight Data Processor).
- Traitement de 590 autorisations en provenance de la DAC, dont 311 autorisations pour activités particulières, 114 demandes d'avis technique et 165 autorisations concernant des droits de trafic. Depuis sa mise en service le 19 juin 2014, 366 de ces autorisations ont été insérés dans le système GED.

À part de ces activités, 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.

Des nouveaux (K)PI (Key Performance Indicator), en vigueur depuis 2014, ont été développés en collaboration avec le Quality et Program Management.
Dans le cadre de la formation, un total de vingt-deux différents cours ont été suivis par quatorze personnes, dont trois cours pour l'ensemble de l'équipe, ce qui correspond à 76 cours individuels.

Beaucoup de travail a été investi dans une nouvelle formation initiale qui représente la passerelle entre la formation de base à l'ENAC et le travail opérationnel. Cette formation initiale, englobant huit semaines théoriques avec une totalité de trente-huit différents cours, huit semaines de travail pratique en binôme avec un des quatre instructeurs désignés ainsi que huit semaines de travail autonome, supervisé par un membre de l'équipe opérationnelle. Afin de bien préparer le stagiaire pour son examen de fin de stage, qui se déroulera dans la troisième partie du training initial, douze sessions dédiées d'exercices et de révisions ont été prévues. Au tout début de l'année 2014 la nouvelle formation initiale avait été appliquée pour la première fois et s'est avérée très efficace et appréciée de toutes les parties. Suite à ce succès, de nouveaux efforts ont été investis et l'ensemble de la formation initiale a été transposé de format papier en format digital en utilisant une plate-forme d'apprentissage open source. Cette dernière permettait aussi la création d'une base de données avec près de 500 questions pour la génération de tests aléatoires. Ces nouveaux aspects ont eux aussi déjà gagné l'appréciation de la nouvelle stagiaire, qui a commencé sa formation initiale en octobre 2014.

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.

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

Au niveau de l'équipement technique et informatique du service les points suivants sont à relever:

- Implémentation d'un système AMHS (ATS Message Handling System) le 23 avril 2014 remplaçant 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…)
- Introduction d'un système de gestion électronique des documents (GED) en collaboration avec le CTIE (Centre des technologies de l'information de l'Etat) le 19 juin 2014 pour tous les services de l'ANA.

Concernant les ressources humaines on note un effectif de dix fonctionnaires, une fonctionnaire-stagiaire en formation initiale au sein du service et deux fonctionnaires-stagiaires actuellement en formation à l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile). L'équipe

du service est renforcée par trois consultants, résultant dans un effectif opérationnel actuel de treize personnes.

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

Le service ATC, Air Traffic Control, a traité en 2014 62.260 mouvements internationaux d'aéronefs et 21.962 mouvements locaux. Une progression donc vis-à-vis de 2013 de 3% respectivement 12%, dépassant ainsi avec les vols de transit dans la TMA luxembourgeoise les 90.000 mouvements. Ce qui résulte pour l'aéroport du Luxembourg à 2.467.864 passagers et 708.078 tonnes de fret, encore de nouveaux records.

2014 a été consacrée essentiellement à la continuation des grands projets ATC. Ainsi le projet radar sol A-SMGCS a progressé considérablement, en entamant et complétant le dossier commodo-incommodo et en passant la phase FAT, les essais du système en usine. Une première mise en service est toujours prévue fin 2015. En ce qui concerne le projet des nouvelles consoles TWR pour la tour de contrôle, les designs ont été finalisés en collaboration avec la DFS, Deutsche Flugsicherung, et la soumission a été complétée. Les travaux d'installation commenceront début 2015. La couverture et les 'saftey nets' des systèmes radar pour la surveillance de l'espace aérien ont été soumis à une analyse profonde, avec le support du département CNS et de Belgocontrol, et une matrice étendue pour une mise à jour du systéme ATC radar a été dressée.

Additionnellement à la maintenance des multiples certifications requises, ISO, 'common requirements', 'safety' et autres, en collaboration étroite avec la DAC (Direction de l'Aviation Civile) l'ATC a été re-certifié en tant que 'Training Organisation' pour la formation en unité et continue des contrôleurs de la circulation aérienne. L'ATC a aussi participé activement à l'audit dans le cadre du concours 'Prix luxembourgeois de la qualité et de l'excellence', que l'ANA a remporté dans la catégorie des moyennes entreprises.

Après le lancement en septembre 2014 de la nouvelle stratégie ANA et des nouvelles visions pour les différents départements, l'ATC, en collaboration avec le Lead IMS, a attaqué une étude générale en vue d'une refonte globale de son concept d'opération et d'une redistribution des délégations d'espaces aériens avec notre partenaire Belgocontrol. Une approche similaire va être entamée avec notre partenaire allemand DFS. Des analyses concluantes sont attendues pour la fin 2015.

Finalement, 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. Malheureusement les projets prévus pour l'implémentation en 2014, comme la phase SWAP du projet 'South-East', ont été remis pour raison de problématiques sociales dans nos pays voisins et sont maintenant prévus, en ce qui concerne un impact sur l'ATC de l'ANA, pour début 2016.

4.3.6. Service Communication, Navigation et Surveillance (CNS)

En 2014, l'objectif était d'assurer le bon 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. Déjà une diminution de la durée totale des défaillances techniques de plus de 70% a été abordée les deux dernières années, une nouvelle amélioration supplémentaire de 44% a été constatée en 2014.

Afin de pouvoir assurer la qualité des services et de faire face aux nouvelles technologies de pointe dans le domaine de l'aviation civile, les dix-sept agents du service CNS suivent des formations continues. En 2014, l'ensemble des agents CNS ont suivi plus de 153 jours de cours de formations et de recyclages spécifiques.

Plusieurs projets d'une ampleur importante, comme le remplacement du système AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) par un système de nouvelle génération AMHS (ATS Message Handling System) et la mise en exploitation d'un nouveau système FDPS (Flight Data Processing System) ont été achevés. L'installation d'une nouvelle station météorologique (AWOS / ATIS) et la mise en œuvre d'un système de contrôle et de guidage des cibles au sol A-SMGCS (Advanced - Surface Movement Guidance & Control System), respectivement la mise à jour de la chaîne de traitement des données de radar pour le centre de contrôle aérien sont en cours de planification.
Les anciennes balises de radio navigation NDB (None Directional Beacon) à Leudelange (WLU) et à Senningen (LE) ont été remplacées par deux nouveaux systèmes du constructeur NAUTEL.

Un projet quant au remplacement des consoles opérationnelles dans la tour de contrôle (ATC TWR) a été entamé.

Un nouveau projet concernant notamment la planification et la mise en exploitation d'une nouvelle plateforme de serveurs virtuels aux fins d'héberger les futurs systèmes ATS, a été lancé au sein du CNS. D'autant plus, une nouvelle infrastructure des réseaux informatiques pour les futurs systèmes ATS opérationnels est en planification et ceci dans le but d'améliorer la redondance et de faciliter l'administration, la gestion et la maintenance préventive et corrective des réseaux informatiques.

La multitude de tâches et devoirs à assumer dans les domaines *« Quality », « Safety »* et *« Project Management »* conformément aux régulations nationales et internationales en vigueur, engloutissent une très 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 2015, consiste d'une part à améliorer l'efficacité, surtout dans le volet de la bureaucratie et de continuer l'implémentation et d'intégration des différents projets dans le domaine technique tout en assurant le haut niveau de sécurité requis dans l'aviation civile.

4.3.7. Service électrotechnique (ELE)

Au cours de l'année 2014, l'état du personnel s'est stabilisé par l'embauche dans la carrière de l'expéditionnaire-technique de deux agents-stagiaires et par le recrutement d'un ingénieur technicien hors cadre en provenance de l'administration pénitentiaire.

En outre, la formation du personnel a été renforcée par la participation de différents agents à plusieurs cours de formation, dans le domaine de la de sécurité et de l'audition et dans le domaine de l'électrotechnique (p.ex. les critères requis pour la certification EASA Aérodrome, le cours avancé normes OACI Annexe 14; cours ISO 9001).

Autres activités clefs du service furent :

- la mise en conformité de la couleur des feux de l'axe de certaines voies de circulation pour suffire aux exigences de la nouvelle aire sensible;
- le remplacement d'un indicateur de direction du vent et l'installation d'une balise aéronautique sur la Tour de Contrôle;
- la mise en place d'une première version d'un manuel d'opération du service;
- la réussite au niveau de la réalisation de l'ensemble des indicateurs clés de performance (p.ex. taux de photométrie, temps de basculement sur sources auxiliaires de courant);
- la réparation des câbles du balisage lumineux aéroportuaire à l'occasion des campagnes de nuits de renouvellement des couches en asphalte des PCH sur diverses voies de circulation et sur certains endroits de la piste d'atterrissage.

4.3.8. Service météorologique (MET)

Le système de transmission de messages AMHS (Aeronautical Message Handling System) mis en place tant pour l'AIS que pour le service météorologique (Prévision et Observation) en remplacement de l'ancien système AIT, fonctionne à la satisfaction de tous et son contrôle des messages permet d'éliminer certaines fautes de syntaxe dans les TAF envoyés.

Le contact bi-journalier entre le prévisionniste de Belgocontrol de service de Bruxelles National et son collègue de MeteoLux est maintenant bien établi et devenu routine.

Un SLA a été passé avec « den Atelier », organisateur du festival Rock-A-Field en vue d'avertissements dans le cas de phénomènes météorologiques dangereux dans les environs du site lors du festival de musique. Dans le même esprit, un système d'alarme pour personnes sourdes ou malentendantes a été développé en collaboration avec la Hörgeschädigten Beratung SmH et l'Administration des services de secours.

Meteolux participe au projet TAF-Guidance/AUTOTAF élaboré par Met Alliance. Ce projet a pour but d'améliorer les prévisions d'aérodrome et d'étudier les possibilités de prévisions automatiques basées sur des modèles numériques.

Pour ce qui est de la climatologie, le projet CliSys sur les données-minutes en collaboration avec MFI pour améliorer la qualité de la base de données climatologique, est toujours en cours.

En juillet, la représentativité des deux parcs météorologiques a été évaluée par Météo-France en vue de la classification OMM des deux sites.

Afin de répondre aux recommandations de l'OMM, le projet de sauvegarde des données historiques a débuté en 2014, le but étant de digitaliser les données horaires disponibles depuis 1947.

Afin de répondre aux recommandations de l'OACI, un projet d'automatisation de l'établissement des tableaux climatologiques d'aérodrome et des résumés climatologiques d'aérodrome a été entamé, incluant un contrôle qualité des messages METAR.

A la fin de l'année 2014, le nombre d'abonnés aux bulletins météorologiques atteint les 4.500 et le nombre de visites sur le site web « meteolux.lu » atteint en moyenne les 78.000 par mois.

Afin de connaître le degré de satisfaction du bulletin météorologique, MeteoLux fait des sondages-clients annuels. Le nombre total des réponses reçu en 2014 se monte à 851 (=

22,34% du nombre total de questionnaires envoyés). Le résultat du sondage montre que la majorité des clients est très satisfait avec nos bulletins (52,6% très satisfait ; 46,6% satisfait). Le taux des clients qui sont insatisfait est en-dessous de 1%.

MeteoLux a commencé un nouveau projet en 2014, à savoir la mise en place d'un détecteur de foudre sur le territoire du Grand-Duché, en collaboration avec l'IRM (Institut Royal Météorologique belge). Après l'abandon du projet TAR3, visant à installer un radar sur le territoire de la commune de Pütscheid, près de la localité de Wahlhausen, ANA et MeteoLux considèrent l'option de positionner le détecteur dans les environs immédiats du réservoir d'eau. Une étude de faisabilité est en train d'être élaborée.

En 2014, MeteoLux a entamé l'amélioration des procédures < alertes météorologiques > en coopération avec le HCPN (Haut-commissariat à la Protection nationale), la Police Grand-ducale et autres acteurs nationaux avec le but de renforcer la communication des alertes actives publiées par MeteoLux.

4.3.9. 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 2014, le service incendie et sauvetage a dû intervenir en tout 246 fois, dont:

- 85 interventions de premier secours / accompagnement ambulances ;
- 27 alertes ou interventions au feu, dont 18 fausses alertes ;
- 37 alertes ou interventions impliquant des aéronefs ;
- 56 interventions en cas de déversement d'hydrocarbures ;
- 30 interventions chimiques / DGR (Dangerous Goods Regulations) ;
- 4 interventions d'enlèvement d'aéronefs immobilisés ;
- 3 interventions animalières.

Lors de l'inspection journalière de la piste et des taxiways, le SIS a pu collecter 46 objets/oiseaux (FOD and Bird Strikes).

En 2014, le service incendie a effectué 409 mesures du coefficient de freinage (friction test) sur la piste et a effectué 6 effarouchements.

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 :

- 142 exercices pratiques sur site;
- 12 agents ont participé à la formation au centre d'entraînement à Teesside;
- 8 agents ont pris part à la formation « enlèvement d'aéronefs immobilisés dans le terrain» (Bergelehrgang) à Stuttgart;
- 6 agents ont suivi un cours de formation organisé par l'école nationale des sapeurs-pompiers;

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

4.3.10. Safety management unit (SMS)

Au cours de l'année 2014, 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.

Indicateurs et objectifs européens en matière de sécurité aérienne

1) Mesure de l'efficacité du système de gestion de la sécurité aérienne. Cela s'est traduit par le passage de 2 éléments mesurant l'efficacité du système de gestion de la sécurité aérienne du niveau 2 (implémentation initiale) vers le niveau 3 (implémentation) et d'un élément de niveau 3 (implémentation) vers le niveau 4 (gestion et évaluation)

   Sur les 26 éléments servants à mesurer l'efficacité du système de gestion de la sécurité aérienne, l'ANA en a :

   1 au niveau implémentation initiale,
   13 au niveau implémentation,
   11 au niveau gestion et évaluation,
   1 au niveau amélioration continue.

2) Mesure de l'implémentation de la « Just Culture ».
   Amélioration des résultats par rapport à l'année 2013 avec 20 réponses positives sur 24.

3) Utilisation de l'outil « Risk application tool » (RAT).
   Utilisation de cet outil pour l'analyse de toutes les pertes de séparation minimum, et incursions de piste pour lesquelles l'ANA est responsable totalement ou en partie, ainsi que pour tous les incidents relatifs aux équipements techniques.

Indicateurs essentiels internes de performance

1) Incidents opérationnels ATM
   L'ANA a connu nettement moins d'incidents que le nombre maximum admissible.

2) Incidents techniques CNS-MET
   Le nombre d'incidents de classe « C » (capacité de fournir un service ATM sûr, mais dégradé) en 2014 dépasse légèrement le nombre maximum admissible. C'est du à des équipements en fin de cycle, qui seront remplacés ou améliorés en 2015.

3) Incident techniques ELE
   Le nombre d'incidents de classe « C » (capacité de fournir un service ATM sûr, mais dégradé) en 2014 dépasse légèrement le nombre maximum admissible. C'est dû à une défectuosité récurrente d'un composant d'un équipement qui est progressivement remplacé.

Tâches safety

Cette unité de la gestion de la sécurité aérienne a activement participé en 2014 à l'élaboration des « safety assessments » relatifs aux projets suivants :

- Implémentation de l'«Advanced Surface Movement Guidance and Control System», partie «Functional hazard assessment»,
- Implémentation de l' « ATS Message Handling System », partie «System safety assessment»,

- Implémentation de l' « Airport Lighting Controlling and Monitoring System » partie «System safety assessment»,
- Révision de l'aire sensible et critique de l'ILS 24,
- Implémentation du «nextfield monitor» du DVOR DIK,
- Nouvelle version du « firewall » et de ses « switches »,
- Implementation de la station électrique Sud,
- Révision de la procédure d'opérations « low visibility »

Formation et cours safety

En 2014, un ensemble de 21 personnes de l'ANA ont participé aux cours de formation safety suivants :

- « ATM occurrence investigation and analysis» ; d'une durée de 5 jours ;
- « Introduction to Safety assessment » d'une durée de 5 jours;
- « Safety management system in ATM » d'une durée de 5 jours ;
- « Practical safety assessment» d'une durée de 5 jours ;
- « ATM occurrences reporting and investigation tools » d'une durée de 5 jours;
- « ATM Software safety assessment» d'une durée de 5 jours ;
- « Safety oversight » d'une durée de 4 jours;
- « Safety management survey » d'une durée de 3 jours
- « EASA aerodrome certification requirements for operators and authorities» d'une durée de 3 jours ;
- « Working with Annex 14 » d'une durée de 5 jours.

4.3.11. Program management office (PMO)

En 2014, l'unité de Program Management (PMO), établie en 2012, a continué dans sa mission de mise en place d'outils et de procédures de gestion de projet. Le PMO est en charge de la gestion du portefeuille des projets de l'ANA et assure le bon déroulement des différentes phases du Project Life Cycle selon le calendrier prévu, en ligne avec le budget et les ressources humaines disponibles.

Aspects positifs en 2014 :

- Les chefs de projet sont maintenant habitués à remplir la demande de changement appelée *Project Change Request Template* (PCRT) et sont de plus en plus précis dans leurs estimations de ressources et de *Key Performance* Indicators (KPI) et *Performance* Indicators (PI).
- 15 projets majeurs faisant partie du Plan stratégique de gestion de projets (PMP) ont été finalisés en 2014.
- Alignement du portefeuille de projets ANA avec les projets du Ciel Unique Européen (LSSIP).
- Tenue de réunions mensuelles du Strategic management team (SMT) pour approuver les projets, assurer leur suivi et prendre des mesures préventives ou correctives en cas de problème.
- Tenue de réunions trimestrielles des chefs de projet pour améliorer les procédures de gestion de projet. Les réunions régulières avec les chefs de projet sont essentielles pour obtenir des synergies, adopter des procédures communes et améliorer la coordination entres services techniques et opérationnels.

- Tenue de réunions individuelles avec les chefs de projet dédiées à améliorer la hiérarchisation des projets, leur planification, l'évaluation des coûts et l'allocation des ressources.
- Elaboration de trois modules de formation (débutant-intermédiaire-avancé) pour améliorer les compétences des chefs de projet.
- Priorisation des axes découlant de la vision stratégique du MDDI et de la Direction de l'ANA et déclinaison de ces axes en projets stratégiques par la mise en place de structures de communication adéquates à tous les niveaux de l'organisation.
- Réalisation d'une étude de recherche alternative en termes de couverture radar avec nos pays voisins ayant révélé la non-nécessité de la construction du radar TAR3.
- Organisation de sessions spécifiques pour améliorer l'utilisation de l'application Web interne de gestion de projets PMTalk.
- Utilisation du Project cockpit de PMtalk pendant les réunions stratégiques du SMT pour suivre les progrès du projet, trouver des solutions aux problèmes rencontrés et pour accroître l'efficacité dans la gestion multi projets.
- Amélioration du processus et des procédures de suivi des coûts pour chaque projet (Modification du "Bon de Commande") avec la mise en place d'un programme de suivi financier des coûts liés aux projets.
- Maturité dans le processus de notification de changements à la DAC (5 dossiers de notifications introduits en 2014 avec succès).
- Réévaluation et re-priorisation de certains projets ayant permis de réduire considérablement les dépenses prévues pour certains investissements.

Les pistes d'amélioration:

- Les efforts nécessaires durant les phases de tests et de transition ne doivent pas être sous-estimés car l'expérience a démontré qu'une réinitialisation après de sérieux bugs ou défaillances d'un nouveau système peut retarder les projets et générer des coûts supplémentaires.
- La mise à jour régulière des plannings relatifs aux projets par les chefs de projet devra se faire de manière plus systématique.
- Un programme de formation sera mis en place pour former les chefs de projets afin d'acquérir les compétences nécessaires à la réalisation de la documentation Safety. La formalisation des concepts opérationnels devra être améliorée.
- L'introduction d'indicateurs de performance relatifs à la gestion de projets dans le Plan de Performance ANA est une étape importante pour 2015.
- Le contrôle des coûts et l'efficacité des projets seront renforcés par la mise en place de tableaux de bord.
- L'allocation des ressources allouées à des projets doit être améliorée : 14 chefs de projet à plein temps travailleront en 2015 sur l'ensemble du portefeuille prévu. Les estimations des ressources humaines et financières dans les premières étapes d'un projet en collaboration avec tous les départements impliqués devront se faire de manière plus renforcée.

4.3.12. Quality Management Service (QMS)

En 2014, les efforts se sont concentrés sur les structures de gestion interne de la qualité, les formations et des réunions régulières. Les processus internes et les procédures ont été créés ou révisés, intégrés et documentés dans le Système intégré de gestion (IMS).

La communication interne a été renforcée par les biais suivants:

- Réunions Lead IMS bimensuelles afin de coordonner les acteurs de la safety, la qualité, le project management, la formation et la sécurité.
- Deux *Management review* organisées en janvier 2014 et octobre 2014, afin de vérifier les performances du système de gestion de la qualité et d'examiner les principaux processus.
- Audits internes : Un total de 13 audits internes ont été organisés en 2014, résultant en de nombreux « Findings » qui ont permis des améliorations dans les différents services.
- Deux KPI (*Key Performance Indicators*) review afin de définir et de suivre le niveau de performance de nos services en conformité notamment avec le cadre de performance défini par la commission européenne.
- Réunions régulières des *Quality officers* sur les bonnes pratiques en la matière et suivi des actions correctives et préventives.
- L'organigramme a été mis à jour et communiqué à tous afin de préciser les responsabilités et les fonctions assignées des agents qui détiennent des nominations officielles en tant que gestionnaires de formation ou comme Quality et Safety officers.

La gestion des audits externes :

Ce processus, qui vise à gérer les résultats des audits externes, est donc un outil pour l'amélioration par la mise en place d'actions correctives. L'équipe de gestion a acquis une meilleure compréhension des règlements et des normes en vigueur et de la valeur ajoutée que ces exigences peuvent fournir, en collaboration avec la NSA. Un suivi de toutes les non-conformités et observations est mis en œuvre lors des réunions de management. Des résultats positifs ont été observés dans les audits de suivi de la NSA au début de 2014 par une diminution sensible du nombre d'observations (2 en 2014 contre 13 en 2013) et sans aucune nouvelle non-conformité. 18 observations et non-conformité des années précédentes ont été clôturées.

L'audit ISO 9001 de BSI de mars 2014 n'a révélé aucune non-conformité. Le rapport de vérification a conclu au renouvellement de la certification de l'ANA jusqu'à mars 2017.

En matière de formation, les *quality officers* ont été formés sur l'ISO 9001 au cours de deux sessions en 2013 et une en 2014.

La démarche qualité engagée par l'ANA depuis 2004 a porté ses fruits, car l'ANA a remporté le Prix Luxembourgeois de la Qualité et de l'Excellence, édition 2014, catégorie moyennes entreprises. Les évaluateurs ont souligné 4 aspects majeurs : « La stratégie est clairement définie, structurée et portée par un leadership dynamique. La direction fait preuve d'un investissement exemplaire et gère l'entreprise selon une approche visionnaire. La culture qualité & sécurité existe. La démarche qualité est mature et partagée ».

Au-delà des certificats, les résultats obtenus en matière de qualité contribuent à la compétitivité et à la promotion de l'aéroport de Luxembourg.

5. Navigation intérieure

Le Luxembourg a été hôte en 2014 de la foire *Barge to Business/Riverdating* organisée ensemble avec ELAN et la Commission européenne et qui a réuni en novembre 2014 au Luxembourg une centaine d'opérateurs fluviaux, de la logistique fluviale et des autorités européennes et portuaires pour discuter sur les perspectives d'avenir de la navigation fluviale européenne.

5.1. Activité législative

5.1.1. Lois

Le Projet de loi no. 6567 portant sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieur visant à harmoniser le plus possible le droit applicable en matière de limitation de la responsabilité en matière de navigation intérieure a été déposé à la Chambre des Députés en date du 23 avril 2014 et publiée au Mémorial A N° 147 du 4 août 2014.

La procédure législative relative au Projet de loi no. 6530 concernant la gestion du domaine public fluvial, visant à déterminer la consistance du domaine public fluvial, à établir les règles pour une gestion harmonisée de ce patrimoine commun et à créer ainsi les bases d'une gestion de qualité des bateaux de navigation intérieure battant pavillon luxembourgeois, déposé le 31 janvier 2013 à la Chambre des Députés, ainsi que ses 4 règlements n'a pas avancé en 2014 en l'absence de désignation d'un nouvel rapporteur par la Chambre des Députés.

5.1.2. Arrêtés et règlements grand-ducaux

L'arrêté grand-ducal du 2 avril 2014 portant modification des annexes de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 septembre 1996 (Mémorial A N° 60 du 11 novembre 2014, page 636).

Le règlement grand-ducal du 19 octobre 2014 modifiant le règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant les sports nautiques de la Moselle (Mémorial A N° 205 du 3 novembre 2014, page 4050).

5.2. Activités internationales

5.2.1. Union Européenne

Après la présentation le 10 septembre 2013 du plan d'action Naïades II (2014-2020) par la Commission européenne, visant à faire transiter plus de marchandises sur les voies navigables d'Europe, et la résolution du Parlement européen du 6 février 2014, a commencé la mise en œuvre de ce plan d'action.

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.

La Direction de la navigation intérieure et de la logistique a suivi différentes réunions du comité PLATINA chargé de la mise en œuvre d'un partie de ce plan d'action ainsi à deux *corridors fora* ayant conduit à l'adoption du programme de travail du corridor Rhin-Alpin du réseau RTE-T (Réseau de transport transeuropéen) qui couvre aussi la Moselle luxembourgeoise.

Concernant la base de données des 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 2014, 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 en assistant à la Conférence des Parties Contractantes (CPC) de 2014 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 aux sessions plénières de la CCNR de juin et décembre 2014.

5.2.3. Commission de la Moselle

En 2014, la Commission de la Moselle était sous présidence luxembourgeoise.

Sous présidence luxembourgeoise, la collaboration internationale de la Commission de la Moselle n'a cessé de s'intensifier avec la conclusion d'un nouvel accord de coopération entre la Commission de la Moselle et de la CCNR.

Le Secrétariat a aussi organisé en étroite concertation avec les 3 Etats-membres de la Commission de la Moselle les festivités du 50e anniversaire de la canalisation de la Moselle du 2 au 4 juin 2014. Les festivités ont commencé dans les localités de Schengen avec une journée protocolaire le 2 juin, suivi d'un congrès économique le 3 juin 2014 à Trèves et d'un congrès sur les thématiques hydrologiques et géographiques le 5 juin à Apach.

La CIM coopère aussi 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.

La Commission de la Moselle a également été exposant à la foire Barge to Business qui avait été organisée en novembre 2014 à Luxembourg.

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 sur l'avancement des travaux de doublement des sas d'écluses sur la Moselle allemande, l'échange sur les concepts nationaux d'aires de stationnements et l'installation harmonisée des stations terrestres AIS.

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 suite aux modifications intervenues sur le Rhin.

Le groupe de Travail « MIB/MOVES » s'est échangé sur les mises en pratique sur le plan national des SIF et les nouveaux systèmes informatiques à mettre en place.

Le Comité des Péages a proposé à la Commission la reconduction du maintien du tarif des péages sur la Moselle dans l'intérêt de la compétitivité du transport par voie fluviale.

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.

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.

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 2014 mobilisées pour parer aux priorités relevant des domaines d'activités suivants:

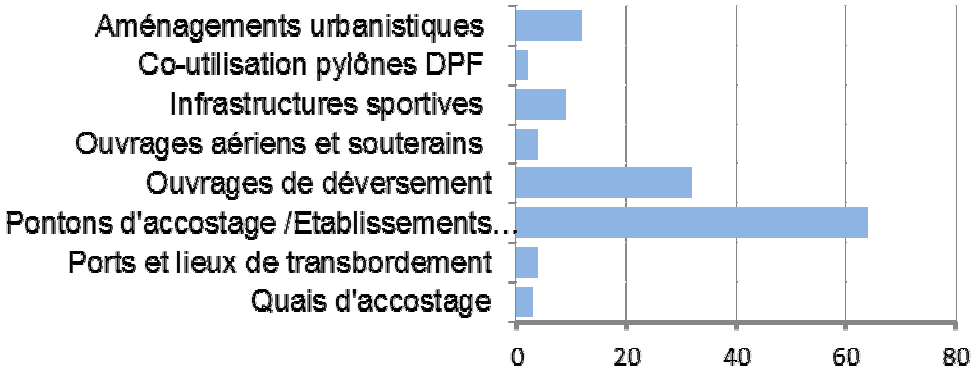
- La gestion des concessions privatives et la surveillance de la conformité d'utilisation du domaine public fluvial.

  Il s'agit surtout de l'établissement et du suivi des autorisations d'occupation en rapport avec la mise en place d'installations servant à la mise à l'eau et à l'accostage de bateaux, d'ouvrages de transbordement, d'ouvrages de déversement ou encore d'aménagements urbanistiques.

  Ces tâches sont à exécuter avec l'objectif de maintenir la voie navigable dans les conditions requises pour la sécurité et la fluidité du trafic et de la préservation 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.

Inventaire des autorisations d'occupation sur le domaine public fluvial



Une surveillance régulière de l'état de conformité de concessions est indispensable pour garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation. Dans ce contexte il importe de mettre en évidence les interventions particulières suivantes :

- La remise en état des lieux suite à la mise en place illicite de rampes de mise à l'eau pour motos aquatiques à Schwebsange.
- La mise en conformité d'un établissement flottant à Schengen.
- La mise en conformité de rejets d'ouvrages non-autorisés à Ahn-Machtum.
- La sécurisation d'un lieu de transbordement dans le bief de Stadtbredimus.

Les terrains du domaine public fluvial réservés à la construction d'un deuxième sas d'écluse à Grevenmacher et à Stadtbredimus sont régulièrement sollicités par les communes pour l'aménagement d'aires de manifestations, de stationnement et de jeux.

Face à la nécessité d'endiguer l'accaparation progressive de ces dépendances importantes et de respecter les engagements contractuels de notre pays en la matière, le Service de la navigation a été obligé de mettre en place une stratégie pour garantir une gestion cohérente et proactive des terrains en cause.

- Face aux besoins d'amélioration exprimés par les usagers et les acteurs nautiques, la réalisation des mesures arrêtées dans le plan d'action sur les infrastructures de stationnement a pu être poursuivie :
  - Modernisation de la signalisation nautique des quais d'accostage permettant une gestion centralisée des droits d'utilisation prioritaires et une meilleure visualisation sur place.
  - Mise en place de bornes de distribution d'énergie sur les quais d'accostage publics de Wasserbillig et de Grevenmacher.
  - Cadre réglementaire pour garantir une exploitation et une utilisation conforme des infrastructures d'accostage y compris les équipements d'approvisionnement.

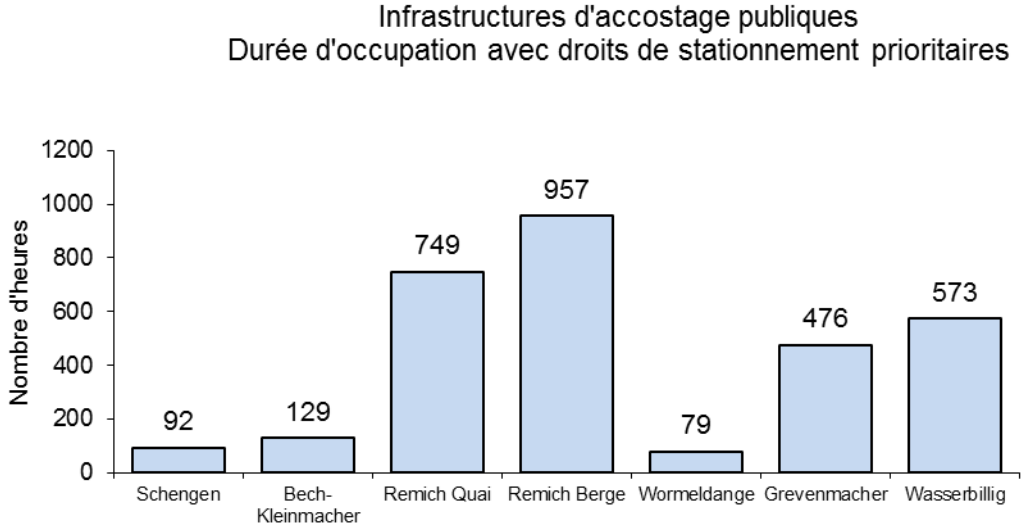
- La gestion des infrastructures d'accostage publiques

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 privatifs.
- 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.

Dans l'intérêt de la tranquillité publique et du repos nocturne, l'utilisation du lieu de stationnement de Remich est réglementée depuis 2012 par le biais d'autorisation de stationnement. Face à la nécessité de mettre en place une solution définitive, le projet de réalisation d'une borne de distribution d'électricité pour bateaux à cabines a été relancé en 2014.



- 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. Dans ce contexte il convient de mettre en évidence les activités d'assistance dans le cadre :
  - du projet Leader Plus Miselerland 'Kanutourismus' sur la Moselle.
  - de la création d'une base nautique dans l'embouchure de la Sûre à Wasserbillig.

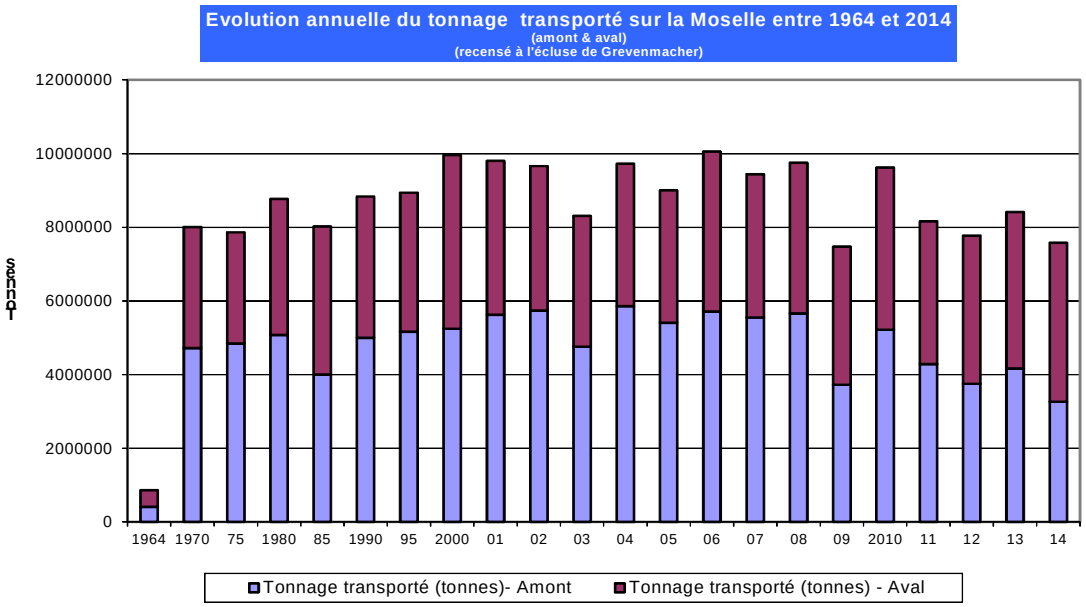
5.3.2. Le trafic sur la Moselle

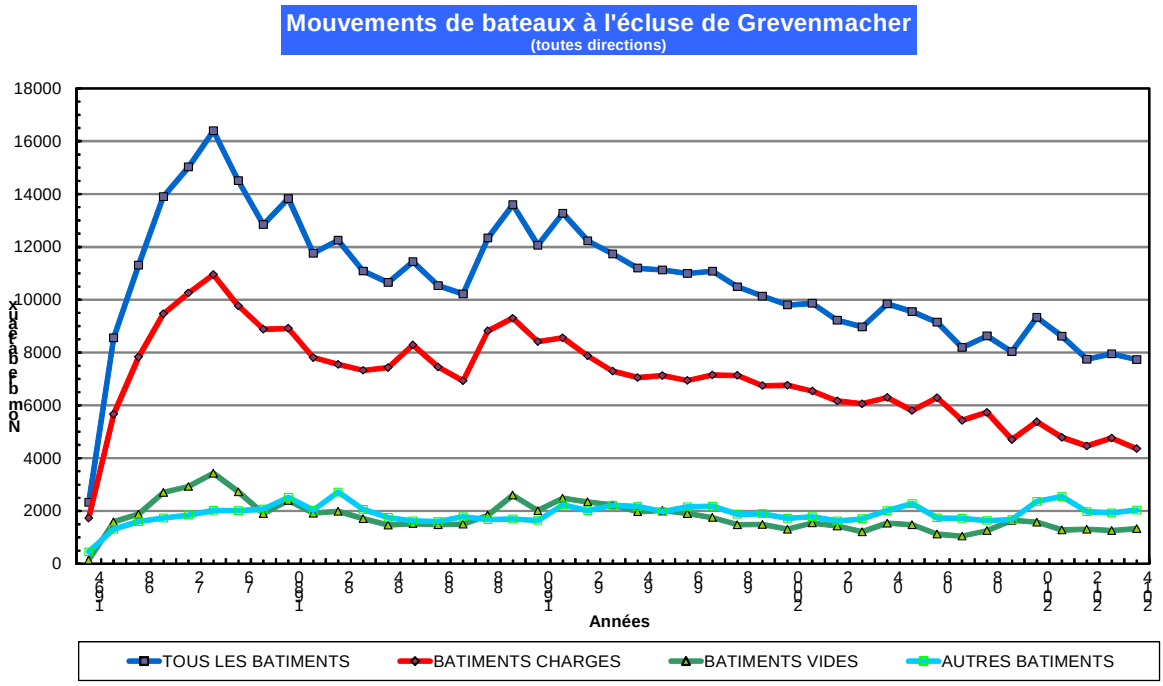
Sur le plan du tonnage transporté une diminution a pu être constatée au niveau de la navigation mosellane. Au niveau des secteurs d'activité principaux, les combustibles minéraux ont diminué d'environ 1 million de tonnes à la suite d'une transformation de deux centrales thermiques classiques (charbon) en centrales à gaz en France. Le transport de produits agricoles a augmenté légèrement. Les tonnages des minerais de fers et aciers sont restés stables tandis que le tonnage des pierres et terres a diminué légèrement.

5.3.2.1. Le transport de marchandises

Au cours de l'année 2014 a été recensé un transport de marchandises de 7.579.795 tonnes (vers l'aval 4.315.781 et vers l'amont 3.264.014 tonnes) a été réalisé par 4.364 bateaux à marchandises. Le transport de marchandises a diminué de 830.782 tonnes, ce qui représente – 9,88 % par rapport à l'année précédente.

En ce qui concerne le transport de conteneurs, un modeste chiffre de 2095 conteneurs a pu être enregistré.





5.3.2.2. Le transport de personnes et la navigation de plaisance

Pour ce qui est du transport de personnes et de la navigation de plaisance sur la Moselle, les activités se sont maintenues à un haut niveau. En ce qui concerne les mouvements de bateaux, ces activités essentiellement saisonnières ont en 2014 atteint un chiffre de 1264 pour les seuls mouvements d'unités de plaisance par le grand sas de l'écluse de Grevenmacher. A Grevenmacher ont été enregistrés 378 et à Stadtbredimus 596 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 664 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 2014 s'est soldée par 12 événements extraordinaires d'exploitation.

- **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 peut entrainer un arrêt non prévu 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 de l'arrêt annuel d'exploitation des écluses qui a eu lieu du 20 au 27 juin 2014.

Les réalisations en 2014:

Suite à la mise en place de la fibre optique tout au long de la Moselle, l'installation des équipements de communication a également pu être finalisée l'année dernière.

En vue des festivités du cinquantenaire de l'ouverture de la Moselle à la navigation à grand gabarit, une mise à niveau de l'état de l'aire d'information au barrage-écluse de Grevenmacher a été indispensable.

Après plusieurs années de travail laborieux, un plan d'entretien préventif en matière mécanique a pu être mis en place aux barrages-écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus.

Ce plan d'entretien préventif qui fonctionne sur base d'un registre informatique centralisé permettra :

- de définir le rôle et les responsabilités du personnel d'entretien et du personnel d'exploitation en matière d'entretien courant des barrages-écluses.
- un meilleur contrôle de l'exécution des opérations d'entretien courant.
- d'augmenter la fiabilité de fonctionnement des installations des barrages-écluses.

Un groupe de travail germano-luxembourgeois est en train d'élaborer un projet de modernisation du système d'annonce et d'information de la navigation. Sa réalisation est projetée pour 2016. Le nouveau système devra permettre un échange facile de données entres les services de la navigation allemand, français et luxembourgeois concernant le transport fluvial dont notamment le transport de matières dangereuses.

- **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).

- **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 échait de mettre en évidence les activités d'assistance et les opérations de sécurisation du trafic fluvial déployées dans le cadre :

a) de la journée de formation 'équipements nautiques' du Ragtal en avril 2014.
b) de l'exercice de sauvetage des forces de secours lors de la journée cantonale à Remich en mai 2014.
c) des épreuves de natation "Ironman" dans la Moselle en juin 2014.
d) du voyage du convoi culturel "Letzeburg 2014".
e) de l'exercice internationale 'EULuxModex' en septembre 2014.

- 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.

- Le système AIS terrestre a pu être optimisé au cours de 2014 de manière à ce que la couverture total de la section de la Moselle de Wasserbillig jusqu'à Schengen est garantie. La sécurité d'accès aux données des bateaux a pu être améliorée grâce à une intégration des équipements AIS dans le système d'authentification forte du CTIE.

- 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.

- 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.

Dans ce contexte il y a lieu de signaler l'édition du fascicule 'Chronik der Treidelschifffahrt auf der Mosel'. Ce document inédit permet aux intéressés de trouver des informations sur la chronologie de la navigation de halage sur la Moselle, la création des conditions infrastructurelles ainsi que la genèse du cadre réglementaire en la matière.

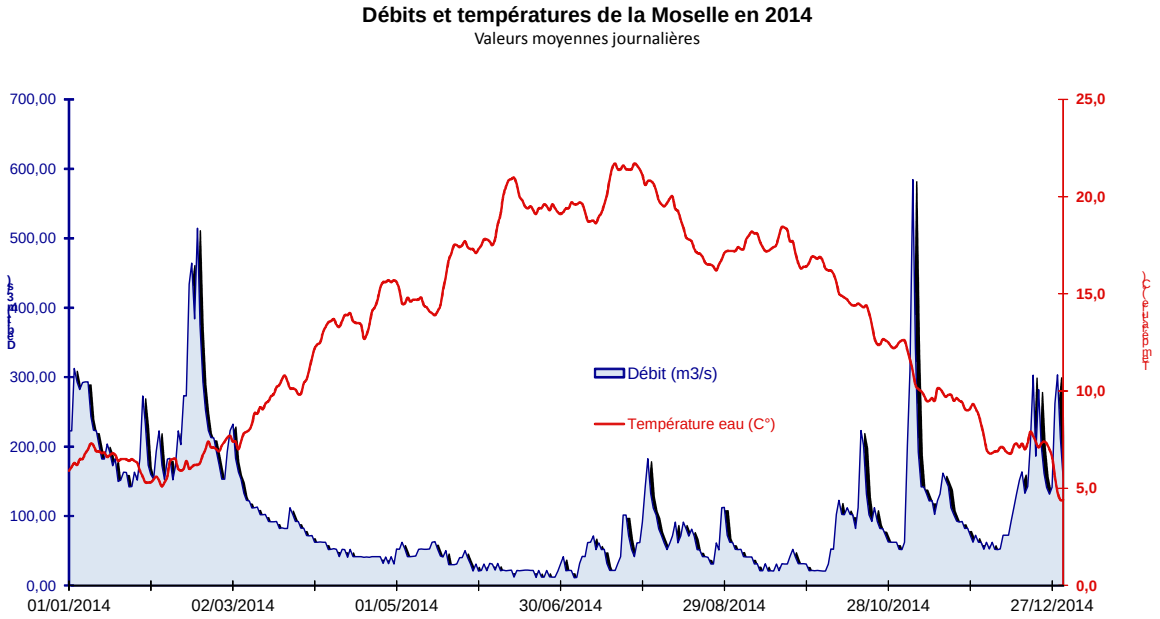
5.3.4. La gestion des ressources hydrauliques

5.3.4.1. Les conditions hydrauliques

L'année 2014 s'est caractérisée par une hydraulicité particulièrement variable. Des épisodes de crues répétitives se sont manifestés en février et novembre.

Or les périodes d'étiages qui ont eu lieu au cours de l'année 2014 ont exigé une surveillance particulaire. La valeur moyenne journalière la plus basse du débit a été enregistrée le 24 juillet 2014 avec 12 m3/sec.

Face à des fortes variations du débit en provenance du bassin amont de la Moselle au cours de l'année, des mesures particulières ont dû être prises pour pouvoir garantir la régulation des niveaux d'eau et la sécurité du trafic. Cette situation imposait notamment des restrictions au niveau du tirant d'eau admissible des bateaux.



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 2014 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)	0 heures
Activités de diffusion et d'information lors de la phase de vigilance (> 530 cm à l'échelle de référence)	0 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

Le mesurage des paramètres des niveaux et des débits d'eau sert à l'exploitation des barrages y compris la régulation des niveaux d'eau respectivement à l'évacuation des débits en cas de crue. D'autre part ces paramètres servent également à l'annonce de crue en cas de débits élevés de la Moselle.

Une surveillance régulière des paramètres mesurés a été indispensable au cours de toute l'année 2014 et principalement lors des périodes d'une part de faible débit et d'autre part de crue.

Les données collectées et archivées sont à la base des études hydrologiques et techniques indispensables à une gestion durable des ressources ou la maîtrise des risques hydrologiques.

Afin de pouvoir se conformer aux engagements souscrits dans le cadre des accords internationaux, les stations, tout comme le réseau de transmission doivent être maintenues en état opérationnel à longueur d'année. A cet effet est exigé un entretien régulier et un dépannage rapide en cas de panne.

En ce qui concerne la station limnimétrique de Remich une mise à niveau de la protection contre la foudre a été nécessaire.

5.4. Port de Mertert

La Société du Port de Mertert S.A. a reçu l'autorisation Commodo de base.

La concession de Luxport à Trèves est venue à échéance fin 2014 et Luxport n'a plus prolongé le contrat de location de terre-plein à Trèves et réalise toutes ses activités maintenant à partir du Port de Mertert. Luxport a dû réaliser des investissements majeurs à Mertert : une grue ayant un poids propre de 370 tonnes et une capacité de charge de 124 tonnes a été acquise et un deuxième hall longeant le bord du triangle SIAEG est en construction. Ce nouveau hall aura les mêmes dimensions que le hall existant afin d'y réaliser entre autres la manutention de palettes vides. Les surfaces de stockage et les routes d'accès du quai nord ont dû être renforcées dans un temps record. L'Etat a pris en charge ces travaux d'infrastructure. La nouvelle grue est mobile et posée sur une plate-forme afin de répartir le poids.

Luxport réalise un terminal pour conteneurs (entre 5.000 et 6.000 TEU par an) et le transbordement de pièces en béton (environ 100.000 tonnes par an) à partir du quai nord. Jusqu'à trois conteneurs pourront être superposés. Les clients de Luxport ont confirmés par écrit qu'ils approuvent le transfert des activités de Trèves à Mertert.

Des pièces en béton préfabriquées pour des éoliennes seront stockées sur la surface se trouvant en dessous de la bande transporteuse (qui a été enlevée entretemps). Le client en question est la société Enercon. Ces pièces seront importées par bateau et la nouvelle grue déchargera le bateau. Les pièces seront par la suite transbordées par un reach-stacker (ayant un poids propre de 145 tonnes) soit sur des camions soit sur une surface du quai nord. Les pièces seront expédiées par la suite par un convoi de 5 ou 6 camions qui emprunteront tout-de-suite l'autoroute.

Les pièces en béton seront déchargées sur une longueur du quai d'environ 80 mètres ; le renforcement du mur à trois endroits est suffisant lors d'une première phase.

Luxport transbordera probablement lors d'une première phase environ 200.000t supplémentaires par année.

La statique du mur du quai est en cours d'être analysée. Des forages ont été réalisés afin de connaître l'état des ancrages. Le mur de soutènement et le tirant sont en angle « L » , des tirants se trouvant dans la zone de mesurage doivent également être renforcés. L'eau ne s'écoule plus sur le quai nord. La plateforme resp. le mur du quai sera stabilisé par deux rangées d'ancres permanents dans le mur du quai et par l'injection du vide sous le « L » du mur. Cette solution permet de consolider l'état existant et d'assumer les charges supplémentaires. Un élément a une longueur de 12.5 mètres et a 4 contrefiches. 4 tirants seront posés sur ces contrefiches. Il y aura par conséquent 16 tirants par élément. Cette solution permet de pouvoir supporter une charge de 10 à 12 tonnes / m^2.

La rénovation du bâtiment de la direction se fait attendre et la Société du Port a enregistré une perte de 75.000 € dû au fait que l'Administration des Douanes ne verse plus de loyer depuis que l'Administration des Bâtiments Publics a repris le bâtiment en 2007. Le Comité de Direction a analysé la possibilité de reprendre le bâtiment en question pour l'euro symbolique et de le rénover à ses propres frais. L'acte constitutif d'un droit d'emphytéose concernant le bâtiment de direction a été signé le 12 janvier 2015 dans les locaux de l'Administration de l'Enregistrement. Le contrat prendra effet rétroactif au 1er octobre 2014. Le Comité technique a récemment eu des réunions avec la société Convex (conseil en énergie). Convex établira un cahier des charges précis qui sera transmis pour devis à 3 entreprises de construction générale. Il a été retenu de charger une entreprise de construction générale qui supervise tous les travaux et différents chantiers. Les locaux du rez-de-chaussée seront loués après la rénovation soit à une ou deux parties et que les locaux du 2ème étage seront loués après la rénovation à une seule partie. Il a été retenu de repeindre la façade ; de poser des fenêtres à double vitrage ; de refaire la toiture et d'isoler le grenier et la cave.

La Société du Port a repris le bâtiment dit « Backes » se trouvant sur le site portuaire le long de la RN 10 et entre les bâtiments « Jomü » et « Service de la Navigation » en date du 20 février 2014, conformément aux termes du contrat de résiliation du bail emphythéotique signé dans les locaux de l'étude de Me Baden en date du 28 janvier 2014. La société « Celliers des Grands Crus » loue des locaux dans le bâtiment en question. Un contrat de bail, élaboré sur base du contrat existant entre la Vinothèque et la société Electricité Backes a été signé le 28 mai 2014.

Trois avenants relatifs à la convention « Tanklux » ont été signés avec les représentants de la Société Tanklux.

La route vers Tanklux et la route sur le site de Tanklux ont été réaménagés en 2014. Les P&CH ont posées des conduites dans la route de secours et dans la route Tanklux pour le Sidest.

L'assainissement de l'ancienne usine à gaz a été réalisé en 2014.

Des études relatives à une exploitation du terrain se trouvant le long de la RN10 et à côté du Service de la Navigation ont été réalisées. Le terrain en question sera terrassé dans les meilleurs délais.

L'évènement Barge2Business/Riverdating qui combine un événement Business2Business entre chargeurs et transporteurs/plateformes portuaires et une conférence traitant sur les sujets de la navigation intérieure s'est tenu le 19 et 20 novembre 2014 au Centres de Conférences du Kirchberg. La société du Port a participé à cet évènement par un sponsoring de 10.000€ pour la mise à disposition notamment d'un stand. La société Luxport a pris en charge l'accueil de ce stand et a encadré l'évènement. La Société du Port y a posé deux Roll-Screens.

La Société du Port a offert deux costumes de survie au Centre d'Intervention Mertert/Wasserbillig. La remise des costumes a eu lieu dans les locaux de la Société du Port de Mertert S.A..

Statistiques

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2014, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint 1.211.680 t contre 1.062.389 t en 2013, soit une augmentation de 149.291 t ou 14,05 %.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une hausse de 43.486 t pour atteindre 347.048 t.

TRAFIC PORTUAIRE

Le courant export a enregistré au total une régression de 6.013 t ou 3,85 % et a atteint 150.239 t en 2014 par rapport à 156.253 t en 2013.

Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une baisse des produits sidérurgiques de 10.198 t ou 6,82 % pour atteindre 139.376 t.

Les divers avec un tonnage de 10.863 t ont augmentés de 4.184 t ou 62,64 %.

Le courant import a totalisé 601.650 t et marque ainsi une hausse de 71.372 t ou 13,46 %.

Les ferrailles avec un tonnage de 72.550 t ont augmenté de 3.209 t ou 4,63 %.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques ont marqué une énorme augmentation de 558,35% pour atteindre 32.862 t.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2014 une légère baisse de 1.538 t ou 0,43 %, pour ainsi atteindre 359.430 t.

Les matériaux de construction ont augmenté de 47.002 t ou 182,71 % pour se fixer à 72.727 t.

Les produits agricoles ont enregistré une augmentation de 7.839 t ou 16,52 % pour atteindre 55.289 t.

Les divers ont régressé de 13.011 t ou 59,67 % pour arriver à 8.793 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2014 un tonnage total de 244.788 t par rapport à 223.905 t en 2013.

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une augmentation de 40.447 t ou 55,95 % pour se fixer à 112.743 t.

Le trafic "terrestre port" a augmenté en 2014 et ceci de 165 t ou 0,11 % pour atteindre 155.306 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port " a augmenté de 43.321 t ou 29,19 % pour se fixer à 191.742 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 2014, le Département des Transports a compté 365 entreprises de transport international de marchandises par route disposant d'une licence communautaire.

Ces 365 entreprises disposaient au 31 décembre 2014 de 4.925 copies conformes, en comparaison de 5.089 pour 377 entreprises au 31 décembre 2013, ce qui équivaut à une diminution de 3,22 %.

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2014	365	- 12	4.925	- 164	- 3,22 %
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			

Tableau récapitulatif: Transport international de marchandises par route

Le secteur des transports internationaux de voyageurs par route comptait au 31 décembre 2014 511 copies conformes pour 32 entreprises, contre 500 copies conformes pour 38 entreprises au 31 décembre 2013, ce qui équivaut à une augmentation de 2,20 %.

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2014	32	- 6	511	+ 11	+ 2,20 %
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. Comme les années précédentes, cette possibilité a été largement utilisée par les entreprises de transports.

Tel que c'est le cas depuis de nombreuses années, le Département des Transports avait envoyé en 2014 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 précédents. Comme par le passé, le service des autorisations a pourvu lui-même aux lacunes mineures des demandes introduites.

Le Département des Transports a collaboré étroitement avec la Société Nationale de Contrôle Technique et l'Administration des Douanes et Accises pour vérifier que tous les véhicules des entreprises de transports soient couverts par un certificat de contrôle technique et une vignette fiscale valables et assurer ainsi une situation de saine concurrence entre les transporteurs.

Le renforcement des contrôles au niveau des demandes en obtention d'une licence communautaire et d'autorisations de transports s'inscrit dans la lignée du programme gouvernemental et se conçoit dans le cadre de la politique d'assainissement du secteur routier au Luxembourg.

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 2014, 48 attestations de conducteurs ont été émises pour 32 chauffeurs. Au 31 décembre 2013, 33 attestations de conducteurs valables étaient en circulation.

Répartition par nationalité:

	2012	2013	2014
Albanaise	1	1	0
Algérienne	1	2	2
Américaine	1	1	0
Bosnie-Herzégovine	6	8	9
Brésilienne	2	2	3
Canadienne	1	0	1
Cap-Verdienne	3	3	1
Congolaise	2	1	0
Croate	7	0	0
Iraquienne	1	1	1
Marocaine	1	2	4
Monténégrine	7	6	6
Serbe	3	0	0
Serbe-et-Monténégrine*	5	3	3
Turque	2	2	2
Ukrainienne	1	0	0
Uruguayenne	1	1	1
Total	45	33	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 2014 21 chauffeurs de poids lourds actifs (31 décembre 2013: 18) 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. 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 (cf. supra).

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 2014, 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.

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

La volonté de garantir un meilleur respect des conditions de concurrence dans le secteur des transports routiers ainsi que des règles de droit social et de la sécurité routière a amené le Ministère des Transports, le 22 novembre 2000, à transférer le contrôle entier du secteur des transports routiers à l'Administration des Douanes et Accises.

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.

En vertu de ce même règlement grand-ducal l'Administration des Douanes et Accises procède à la vérification de la conformité des ateliers de tachygraphes. Les dossiers transmis par l'Administration des Douanes et Accises sont pris en charge par la direction des transports routiers en vue de l'agrément des ateliers.

Au 31 décembre 2014, 11 ateliers de tachygraphes disposaient d'un agrément délivré par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

6.5. Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route » (ECR)

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 2014, 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.

6.6. Activité au niveau communautaire

6.6.1. Conseil de l'Union européenne

Aucun nouveau dossier n'a été entamé au Conseil de l'Union européenne dans le domaine des transports routiers en 2014.

6.6.2. 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.

6.6.3. 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.

Le 28 février 2014 a été publié le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, appelé à remplacer le règlement (CEE) n° 3821/85 qui a été modifié de nombreuses fois depuis 1985.

Le nouveau règlement introduit, entre autres, une nouvelle génération de tachygraphes intelligents qui seront développés dans les prochaines années et ouvre la voie pour des contrôles plus ciblés.

6.6.4. Eurovignette

L'Eurovignette est un droit d'usage commun qui est perçu depuis le 1er janvier 1995 pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes.

Les pays signataires de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage sont le Luxembourg, l'Allemagne, le Danemark, la Suède, les Pays-Bas et la Belgique. L'Allemagne a introduit en 2003 son propre système de péage électronique par satellites (« Maut ») et a par conséquent quitté le système Eurovignette.

La loi du 2 avril 2014 modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 sur l'Eurovignette a à la fois ratifié le protocole du 21 octobre 2010 modifiant l'Accord « Eurovignette » du 9 février 1994 et transposé la directive 2011/76/UE.

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 2014, les Pays-Bas ont assuré la présidence du CoCom. Une réunion du CoCom a été organisée en 2014.

Etant donné que le contrat avec le prestataire actuel AGES est venu à échéance le 30 septembre 2014, un marché public avait été 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.

Le nouveau contrat a débuté le 1er octobre 2014 avec des améliorations au système et notamment concernant le site Internet www.eurovignettes.eu et l'achat en ligne des Eurovignettes.

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).

6.6.5. European Register of Road Transport Undertakings (ERRU)

L'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (accès à la profession dans le domaine des transports routiers) dispose que les Etats membres doivent établir des registres électroniques interconnectés. Dans ce contexte, la Commission européenne a mis en place une plateforme d'interconnexion entre les différents registres nationaux, le projet « ERRU » (European Register of Road Transport Undertakings).

ERRU est une base de données européenne, qui pourra servir à un grand nombre d'acteurs de l'Union européenne pour garantir une meilleure gestion des informations relatives au secteur des transports routiers. ERRU vise à améliorer l'accès et l'interconnexion des informations. Il s'agit de mettre les autorités en mesure de mieux contrôler les entreprises et d'éliminer les brebis noires parmi les gestionnaires des entreprises de transports.

La date limite de la mise en application du règlement (CE) n° 1071/2009 était le 31 décembre 2012. Après un dossier EU-Pilot, le Luxembourg a reçu entretemps une mise en demeure de la Commission européenne.

Fin mai 2014, ce dossier a été transféré du Ministère de l'Economie au Département des Transports, qui en assure maintenant la coordination.

Ainsi, le Département des Transports ensemble avec le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat s'occupent maintenant de la mise en place du registre luxembourgeois. Le Ministère de l'Economie reste impliqué dans le dossier en tant que futur utilisateur, tandis que l'Administration des Douanes et Accises, la Police grand-ducale et le Parquet général devront fournir également des données.

En été et automne 2014 des réunions bilatérales ont eu lieu entre d'une part le Département des Transports et le CTIE et d'autre part les acteurs concernés. De même, des réunions avec tous les acteurs ont eu lieu.

Ceci a permis d'établir une première version du cahier des charges pour le registre luxembourgeois. La publication du marché et l'appel d'offres devront se faire début 2015.

6.7. Activité au niveau international

6.7.1. Benelux

Depuis le Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux signé à La Haye le 17 juin 2008 les activités au niveau Benelux ont été relancées.

Ainsi, un groupe de travail sur les services d'inspection dans le domaine du transport routier a élaboré depuis fin 2012 un traité visant une meilleure collaboration des organes de contrôle.

Ces travaux se sont traduits dans la conclusion du « Traité Benelux sur les services d'inspection dans le domaine du transport routier » le 3 octobre 2014 à Liège (appelé encore « Traité de Liège »). Ce traité est ouvert à d'autres Etats ou entités fédérées.

Grâce à ce traité, les inspecteurs néerlandais, belges et luxembourgeois pourront notamment effectuer conjointement des contrôles des camions et des autobus dans les trois pays. Cette coopération permettra une surveillance plus uniforme du transport routier, ainsi que des économies en termes de matériel et de formation. Les trois pays partenaires jouent ainsi un rôle de pionnier au sein de l'Union européenne.

En même temps que le traité, le groupe de travail a élaboré une version allégée du traité sous forme de décision des ministres Benelux, ce qui permet d'appliquer d'ores et déjà la plupart des dispositions en attendant la ratification du Traité de Liège par tous les partenaires Benelux (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et les trois régions belges).

6.7.2. 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 2014, le Sommet a porté sur le thème *« Des Transports pour un Monde en Changement »*. 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.

Le système du contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficience du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisations de faire des opérations multilatérales.

Dû au fait que les autorisations n'étaient pas utilisées aux fins auxquelles elles sont destinées, une restriction du nombre de voyages «3 + 2» (3 voyages en charge hors du pays d'origine ainsi que les voyages au départ et à destination du pays d'origine) a été introduite il y quelques années.

Différentes catégories d'autorisations ont été mises en place en tant qu'incitations pour encourager l'achat de véhicules propres et sûrs, ce qui fait que le nombre total d'autorisations a progressé plus rapidement que le contingent de base par le biais de coefficients multiplicateurs. En 2014, 37.376 autorisations annuelles et 15.336 autorisations mensuelles ont ainsi 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 et 2013. Ainsi, en 2014 11 autorisations annuelles (1 Euro III et 10 Euro V) ont été délivrées à 4 entreprises par le service des autorisations, sur un contingent de 210 autorisations.

Les travaux du Groupe Transports routiers du FIT en 2014 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 2014, 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 par le gouvernement actuel. Par conséquent, aucune commission mixte ne s'est réunie en 2014.

En effet, l'ouverture des marchés des transports routiers pratiqué jusqu'en 1999, à côté du fait d'ôter en pratique toute possibilité de contrôle de l'accès au marché, ne présente actuellement aucun intérêt réel ni pour le secteur luxembourgeois des transports routiers en particulier, ni pour l'économie luxembourgeoise et ses besoins d'approvisionnement et d'expédition en général. Ceci est d'autant plus vrai depuis les élargissements de l'Union européenne des 1er mai 2004, 1er janvier 2007 et 1er 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 2014.

Accords bilatéraux entre le Luxembourg et les Etats tiers:

pays	régime juridique	observations / restrictions
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 2014, 80 autorisations pour le Maroc et 2 autorisations pour la Fédération de Russie ont été émises.

7. Stratégie et planification

7.1. Planification de la mobilité

7.1.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable

La situation socio-économique du Grand-Duché de Luxembourg se caractérise par une **croissance économique et démographique très forte,** qui est largement supérieure au reste de l'Europe.

Au niveau de l'évolution de la population au Luxembourg, on observe pendant les 4 dernières années une accélération substantielle de la croissance ayant atteint une augmentation annuelle de quelque 12.000 habitants tandis que la croissance moyenne annuelle dans les années 2000 s'élevait à quelque 6.000 habitants. Ainsi, le Luxembourg compte en 2014 une population résidente de 549.700 habitants.

Pour ce qui est du marché de travail, l'emploi national a augmenté de 4.200 unités par an (moyenne des 10 dernières années) pour atteindre le nombre de 241.000 unités tandis que le nombre de travailleurs frontaliers, actuellement de 166.000 personnes, progresse, à une vitesse supérieure à celle de l'emploi national, de l'ordre de 5.200 unités par an (moyenne des 10 dernières années). Cette croissance a été freinée temporairement par les effets de la crise économique, mais les chiffres relatifs au marché du travail ont rejoint en 2010 le niveau existant avant la crise et ont continué d'augmenter depuis lors, même si le rythme de croissance est inférieur à celui précédant la crise.

L'évolution de ces données structurelles est accompagnée d'une augmentation géographiquement très déséquilibrée du nombre d'emplois qui conduit à un développement très important des besoins en mobilité. Cette situation spécifique fait qu'une réduction du volume global de mobilité ne sera que très difficilement réalisable. Il importe toutefois d'assurer une bonne accessibilité tant interne qu'externe au pays, car il s'agit là d'un élément fondamental pour rester compétitif d'un point de vue économique.

7.1.2. La stratégie nationale de la mobilité durable « MoDu »

La stratégie globale pour une mobilité durable appelée ci-après « MoDu », a été élaborée par le Département de l'aménagement du territoire et la Direction de la Planification de la Mobilité, en concertation avec les autres départements du MDDI. Elle présente une approche intégrative des différentes mesures permettant de répondre aux défis de la mobilité et concrétise les projets sur base des nouvelles réflexions afin de diminuer les coûts budgétaires, tout en maintenant le principe d'accorder la priorité aux projets en relation avec les transports en commun.

Cette stratégie globale pour une mobilité durable s'appuie au niveau national sur le réseau ferré en tant qu'épine dorsale du réseau des transports en commun. Ce dernier propose, en effet, une rapidité, un confort et une pérennité sans pareil. Un rabattement vers le train est assuré par les bus, dont un accès direct vers les gares les plus proches devra être garanti.

Les régions ne bénéficiant pas de liaisons ferroviaires seront pourvues de lignes de bus rapides et efficaces desservant les axes principaux.

Au niveau de la Ville de Luxembourg et de sa proche périphérie, la stratégie « MoDu » apporte un changement fondamental. En effet, en ce qui concerne le bus, l'objectif est de désengorger les deux principales portes d'entrée de la capitale, à savoir la Gare Centrale et Hamilius. Il s'avère effectivement indispensable de remédier à ce problème de saturation extrême, d'autant plus que le nombre de voyageurs va augmenter et que les deux points d'échange susmentionnés connaîtront des réaménagements considérables, de sorte que les transbordements trains-bus et bus-bus, voire train-tram et bus-tram ne pourront plus être effectués intégralement au niveau de ces deux seuls pôles d'échange.

C'est pourquoi, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures prévoit la création de nouveaux pôles d'échange. Ces pôles auront pour tâche principale une meilleure répartition des flux à l'entrée et à l'intérieur de la capitale et seront reliés entre eux par le tram, qui bénéficiera de voies propres et pourra ainsi garantir un transport en commun confortable, ponctuel et à haute capacité au niveau du territoire de la Ville de Luxembourg. Lesdits nouveaux pôles d'échange permettront également des transbordements train-bus ou bus-bus pour accéder à des zones péricentrales et périurbaines qui constituent d'importants pôles d'emploi.

Cette fonction de connectivité sera assurée par les nouvelles lignes de bus tangentielles. Cette démultiplication des plateformes d'échange au niveau de la capitale permet de passer d'un système de transport en commun, en forme d'étoile, à un système en forme de maillage qui permet de répondre à la forte croissance de la Ville et de sa périphérie, ainsi qu'aux besoins croissants de mobilité de ces espaces périphériques. Ce maillage raccourcit les distances et augmente la redondance du réseau en cas de problèmes.

De plus, le « MoDu » englobe une approche stratégique intégrée s'appuyant non seulement sur les éléments de mobilité et de transports, mais également, sur les stratégies et outils de l'aménagement du territoire, ainsi que sur les initiatives en matière environnementale.

La mobilité est, rappelons-le, une condition essentielle pour l'organisation sociale et le développement économique. Dans ce contexte, le rôle de l'aménagement du territoire est d'assurer un développement territorial équilibré et intégratif qui concilie le développement socio-économique et l'urbanisation avec celui de la mobilité par le biais notamment de divers instruments tels que le programme directeur d'aménagement du territoire de 2003, l'IVL, les plans directeurs sectoriels ou encore les conventions État-communes. Au niveau local, les plans d'aménagement communaux ainsi que les plans d'aménagements particuliers doivent assurer, à leur échelle, un développement urbain plus compact, présentant une bonne mixité des fonctions et des activités, et propice aux transports en commun ainsi qu'à la mobilité douce.

Les constats faits au niveau de l'environnement ont permis de vérifier, une fois de plus, que les conséquences écologiques du transport en général sont particulièrement lourdes. Les actions entamées dans le domaine de la qualité de l'air, du changement climatique et du bruit doivent donc être poursuivies selon une approche intégrée et en lien étroit avec la planification de la mobilité et de l'urbanisation.

Finalement, la stratégie « MoDu » est complémentaire au projet de plan directeur sectoriel « Transports » (PST), qui, de son côté, décrit de manière détaillée les différents projets et mesures nécessitant un cadre règlementaire et constitue un cadre de référence intégratif pour l'aménagement du territoire, la planification de la mobilité et des infrastructures.

Ladite stratégie, approuvée par le Conseil de Gouvernement en février 2012 et confirmée par la Chambre des Députés en juin 2012, forme depuis lors la fondation de la politique de mobilité durable pour les résidents et les frontaliers.

7.1.2.1. La mise en œuvre des différents volets de la stratégie « MoDu »

Lors de la confirmation de la stratégie « MoDu » à la suite du débat de consultation du 14 juin 2012 au sujet du concept de mobilité et du tram dans la ville de Luxembourg, la Chambre des députés a invité le Gouvernement à continuer de mener une politique de mobilité conformément à la nouvelle stratégie nationale de mobilité « MoDu », en favorisant les transports en commun, la mobilité douce et l'utilisation alternative de la voiture, à entamer les démarches nécessaires pour concrétiser et mettre en œuvre les différents volets de la stratégie et à finaliser le projet du plan directeur sectoriel « Transports » pour donner le cadre réglementaire nécessaire à ces mesures.

Au vu de la nécessité d'une coordination très poussée lors de la mise en œuvre de la stratégie « MoDu », la Direction de la planification de la mobilité a été chargé d'entamer les démarches nécessaires pour coordonner respectivement concrétiser les différents volets de la présente stratégie nationale de mobilité.

7.1.3. Le groupe de travail « planification des réseaux des transports en commun et des pôles d'échange »

En vue de l'importance des platesformes d'échange retenues par le « MoDu », le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a décidé en juillet 2012 d'instaurer un groupe de travail « planification des réseaux de transports en commun et des pôles d'échange ».

Ce groupe de travail, piloté par la Direction de la planification de la mobilité et auquel sont associés le Département des transports, la Direction des transports publics, le Département des travaux publics, l'Administration des Ponts et Chaussées et la Communauté des Transports, a pour mission d'entamer les démarches nécessaires pour coordonner les acteurs concernés et d'étudier, en fonction des besoins, la conception du réseau global des transports en commun, ainsi que les interconnexions retenues dans la stratégie « MoDu ». Par la suite, la réalisation sur le terrain des différentes mesures proposées (pôles d'échange, plateformes d'échange, couloirs bus, lignes de bus) sera effectuée par les autorités compétentes telles que le Département des transports, LUXTRAM S.A. et l'Administration des Ponts et Chaussées.

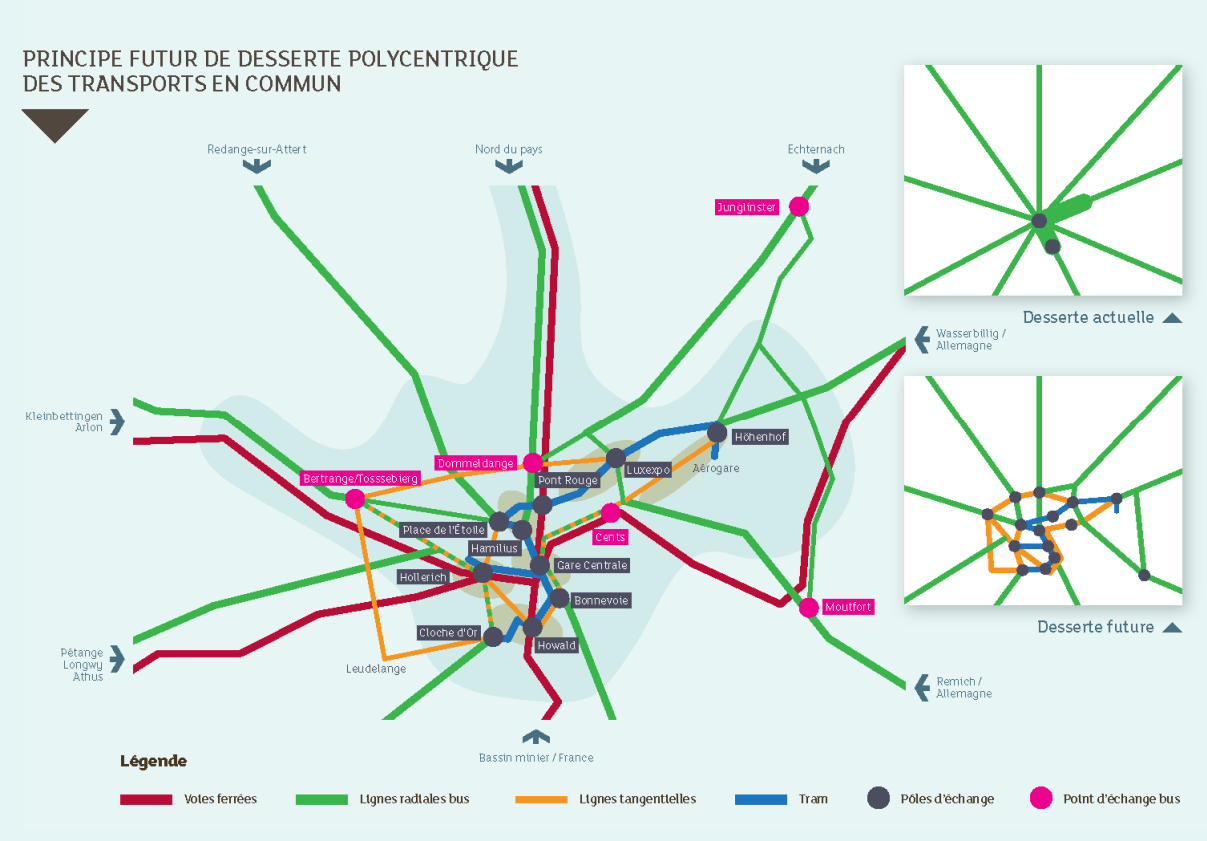
Le programme de travail dudit groupe de travail comporte, à part des réseaux des transports en commun, non seulement la conception détaillée des 10 pôles d'échange reliés par le tram dans la Ville de Luxembourg, mais aussi les 37 plateformes d'échange (train-bus ou bus-bus) retenues par la stratégie MoDu.

En 2014, les planifications suivantes ont été poursuivies par le groupe de travail ou le groupe de travail a été demandé un avis :

- Concept bus (RGTR/AVL) dans la Ville de Luxembourg
- Pôle d'échange Howald
- Voie bus Diekirch – Ettelbruck
- Point d'échange bus Bertrange-Tossebierg
- Point d'échange bus Cents
- Projet télématique

- Pôle d'échange Gare Centrale
- Pôle d'échange Hamilius et Glacis
- Pôle d'échange Place de l'Etoile
- Pôle d'échange Pont Rouge
- Pôle d'échange Kirchberg/Luxexpo
- Pôle d'échange Höhenhof
- Pôle d'échange Cloche d'Or
- Projet pilote bus électriques
- P+R Mesenich
- Terminus Kirchberg
- Plateforme multimodale Ettelbruck
- Plateforme d'échange Clervaux
- Plans de mobilité pour entreprises
- Recommandations pour l'aménagement de pôles d'échanges

7.1.3.1. Les projets dans l'agglomération de la Ville de Luxembourg



Au niveau de la Ville de Luxembourg et de sa proche périphérie, le désengorgement des deux principales plateformes multimodales de la capitale pour les transports en commun, à savoir la Gare Centrale et Hamilius, se confirme comme étant indispensable. S'y ajoute le besoin d'interconnexions entre les bus interurbains, le train et le tram pour accéder aux principaux pôles de développement. La création de nouveaux pôles d'échange à l'entrée de la capitale est ainsi nécessaire pour éviter de devoir systématiquement transiter par la Gare Centrale et Hamilius. Cette démultiplication des interconnexions entre les différents modes de transport,au niveau de la capitale et de sa périphérie permet de donner une réponse à la forte croissance polycentrique de la Ville et de sa périphérie ainsi qu'aux besoins croissants en mobilité de l'agglomération.

Les planifications actuelles se trouvent à différents niveaux d'avancement et possèdent par conséquent différents degrés de détail. Néanmoins, les projets suivants nécessitent une attention particulière :

- Le pôle d'échange Cloche d'Or

Le pôle d'échange Cloche d'Or se situe près du croisement N4/CR186 à la hauteur du futur terminus de la ligne de tram Aérogare - Gare Centrale – Cloche d'Or. Ce premier point de contact entre les lignes de bus interurbaines et le tram permettra surtout un rabattement des bus en provenance du sud-ouest du pays et des régions frontalières vers le tram en direction du Centre-Ville et desservant les quartiers en plein développement tels que la Cloche d'Or, le Ban de Gasperich et le Midfield. Ce pôle d'échange inclura aussi un P+R qui est destiné aux automobilistes empruntant le corridor A4/N4 ou remontant par Kockelscheuer depuis Bettembourg.

En 2013, les premières analyses ont été menées pour analyser les besoins fonctionnels pour le bus, le P+R ainsi que pour les installations du tram. Les interfaces avec les projets infrastructurels en cours de planification tels que la réalisation du boulevard Kockelscheuer ont également été étudiées. Suite à la décision politique de l'implantation du nouveau stade national de football à proximité directe, les études réalisées jusqu'à ce point ont servi de point de départ pour la conception de l'ensemble des éléments de ce site, dont la coordination a par la suite été assurée par les Ponts&Chaussées. La DPM a participé en 2014 à ce groupe de travail nouvellement créé ayant pour vocation la planification intégrative du pôle d'échange et du stade ainsi que ses alentours.

- Le pôle d'échange Howald

Le pôle d'échange Howald se situera à la hauteur de l'actuel arrêt ferroviaire Howald qui n'est cependant actuellement pas desservi par la CFL faute d'équipement du quai en place. Il constituera la plateforme d'échange train/tram/bus/mobilité douce pour accéder aux quartiers du Ban de Gasperich, à la zone industrielle Howald et à long terme au Midfield. Ainsi, les voyageurs par train venant du Sud et de France auront la première opportunité au pôle d'échange Howald d'accéder au tram et au réseau de bus périphérique. Ce pôle d'échange servira également de terminus aux bus RGTR nationaux et transfrontaliers approchant la Ville de Luxembourg par le sud.

En 2013, le groupe de travail « pôle d'échange Howald » présidé par la DPM avait étudié une variante de pôle d'échange très performante d'un point de vue exploitation et échange de flux, moins onéreuse qu'une variante avec une gare routière située au-dessus des rail et dont le phasage s'était avéré nettement moins compliqué, étant donné que les interfaces avec les projets avoisinants étaient limités à un stricte minimum. L'année 2014 fût principalement consacrée à intégrer urbanistiquement cette variante dans le quartier projeté du Midfield. Cet exercice, lors duquel notamment différents accès à la gare routière, la zone d'attente pour bus ainsi que les aires de stationnement vélo ont été modifiés, a permis d'optimiser encore d'avantage le fonctionnement dudit pôle d'échange tout en respectant les lignes du plan directeur Midfield et le timing politique de la réalisation du projet du tram. Fin 2014, ledit groupe de travail a principalement planifié le détail du pont enjambant les rails CFL afin de pouvoir donner des précisions quant aux fondations nécessaires au niveau du quai.

- Le pôle d'échange Place de l'Etoile

Le pôle d'échange de la Place de l'Étoile s'inscrira dans la restructuration de cette vaste place qui est l'une des principales entrées vers le centre-ville. IL fera la liaison entre le réseau du tram et les bus interurbains en provenance de l'ouest respectivement du nord-ouest du pays qui y auront leur terminus. IL sera également desservi par quelques lignes de bus AVL.

Sur base des besoins infrastructurels identifiés dans le cadre de la réorganisation du réseau RGTR/AVL, la planification a été poursuivie pour garantir que le pôle d'échange réponde aux exigences des transports en commun et qu'il soit compatible avec le projet urbanistique prévu à cet endroit

- Le pôle d'échange Kirchberg-Pfaffenthal

Le pôle d'échange Kirchberg-Pfaffenthal (anciennement dénomé Pont Rouge) se situe du côté est du Pont Rouge à la hauteur du bâtiment du funiculaire des CFL. Il constitue le premier point de contact entre les trains en provenance de la ligne CFL 10 (nord du pays) et les trains venant de la Gare-Centrale, les lignes de bus interurbaines en provenance de l'est du pays et la première ligne de tram Findel-Kirchberg-Centre-Gare-Cloche-d'Or, permettant ainsi le transbordement entre les différents modes de transports en commun.

IL est également prévu de desservir les lycées du Limpertsberg par des navettes scolaires, qui auront leur départ au pôle d'échange Kirchberg-Pfaffenthal. Des places d'attente pour injecter les navettes scolaires y sont prévues. Ainsi les élèves n'auront plus besoin de faire les détours par la Gare Centrale, respectivement par la Gare de Dommeldange et le centre de la ville, qui de ce fait seront également soulagés.

La variante retenue du pôle d'échange Kirchberg-Pfaffenthal permet d'ajouter ultérieurement si nécessaire une troisième voie de tram. La desserte par des bus bi-articulés et la priorisation bus est garantie. Ce pôle d'échange compact a également été optimisé afin de favoriser l'intégration de la mobilité douce. La conception du pôle d'échange Pont Rouge a donc pu être finalisée en 2014.

- Le pôle d'échange Kirchberg/Luxexpo et le terminus Kirchberg

Ce pôle d'échange a pour objectif de permettre aux voyageurs bus, en provenance de l'axe Echternach-Junglinster-Luxembourg et Remich-Luxembourg, de rejoindre leur destination sur le Kirchberg par le biais de la mobilité douce ou de transborder vers d'autres modes de transports, comme le tram en direction du Centre-Ville. En 2013 et 2014, les questions liées à la conception dudit pôle d'échange ont pu être clarifiées, à savoir le site de la gare routière, la desserte de la gare routière par les bus, la configuration de l'arrêt tram ainsi que son passage vers le centre de remisage en traversant le Circuit de la Foire Internationale. Le Fonds d'urbanisation du plateau de Kirchberg a également lancé la conception du P&R qui sera situé au-dessus de la gare routière. Dans le cadre de ce processus, la DPM assistera le Fonds d'urbanisation du plateau de Kirchberg afin d'aboutir à une solution conviviale pour le voyageur.

Afin de pouvoir aussi desservir la partie nord du plateau du Kirchberg après la mise en service du tram, il est prévu que les lignes RGTR passant par le pôle d'échange Kirchberg/Luxexpo continuent la desserte du Kirchberg en passant par le boulevard Pierre Frieden et le boulevard Konrad Adenauer . Ceci nécessite la réalisation des infrastructures pour offrir un terminus adéquat dans la rue Alcide de Gasperi à la hauteur de la chambre de Commerce. Les pré-études nécessaires réalisées en 2014 ont conclus en un accord avec le Fonds d'urbanisation. Celui-ci élaborera un avant-projet pour la mise en œuvre du terminus bus au Kirchberg.

- Le pôle d'échange Höhenhof

Le pôle d'échange Höhenhof, se situant à la hauteur de l'échangeur autoroutier de Senningerberg, a pour fonction d'accueillir entre autre les bus interurbains en provenance du corridor A1/N11 et N11. Il permettra aux navetteurs de changer de mode de transport en

optant, soit pour le tram vers le Kirchberg, centre-ville et l'aérogare, soit pour les lignes bus en direction du pôle de développement du Findel et de la zone d'activité Cents/Hamm. Afin de proposer, dans le même esprit, une alternative durable aux transports motorisés individuels, ayant pour destination les pôles de développement de la Ville de Luxembourg, il importe de créer aussi un P+R au Höhenhof pour accueillir les voitures en provenance de ces mêmes axes.

En 2011, le MDDI a initié la planification du pôle d'échange et de ses alentours, en tenant compte des critères de la conception urbanistique, d'accessibilité pour les différents modes de transports, de la faisabilité technique et d'exploitation. Des études plus approfondies ont ensuite été réalisées l'Administration des Ponts & Chaussées jusqu'en 2014 et présentés à plusieurs reprises au groupe de travail Pôle d'échange afin d'optimiser tous les aspects relatifs à l'intermodalité et à la mobilité douce.

- Le point d'échange bus Bertrange-Tossebierg

Le point d'échange bus Bertrange-Tossebierg se situe sur la N6 à la hauteur du CR163, entre le centre commercial « la Belle Etoile » et le « Quick ».

Le point d'échange figure en tant que premier point de transbordement entre les bus en direction centre-ville et les lignes de bus tangentielles du sud-ouest de la capitale. Ce point d'échange facilite le transbordement entre les lignes de bus précitées.

Le choix de ce site pour ce point d'échange bus présente l'avantage pour les voyageurs de la proximité d'activités de service (centre commercial, etc.) et aussi du fait que ce point d'échange se trouve à un point de convergence de plusieurs axes routiers permettant ainsi une connexion de plusieurs lignes de bus venant et partant vers des directions différentes (centre-ville, lignes tangentielles vers différentes zones d'activités, raccordement à d'autres lignes radiales sur des pôles et point d'échanges au sud de la capitale).

De cette manière, le voyageur profitera de liaisons plus rapides vers ces quartiers et les parties centrales de la Ville de Luxembourg seront dégagées de ce trafic.

En 2014, l'Administration des Ponts et Chaussées a mené en parallèle des réflexions concernant l'amélioration de la fluidité du trafic au niveau du Tossebierg. Afin d'éviter des négociations et chantiers supplémentaires, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a pris la décision de réaliser parallèlement les deux projets, le réaménagement de la N6 ainsi que la réalisation du point d'échange. A ce propos des entrevues avec la commune de Bertrange et les parties prenantes des parcelles concernées ont eu lieu fin 2014. Il est prévu de commencer les travaux au cours de l'année 2015.

- Le point d'échange bus Centre de Hesperange

Le point d'échange bus Centre de Hesperange se situe sur la N3 dans le centre du village entre les carrefours rue de l'Alzette et rue d'Itzig. Ce point d'échange poursuit l'objectif de permettre aux voyageurs bus en provenance de Bettembourg, Frisange, Saarebruck et Thionville de transborder vers d'autres lignes de bus, p.ex. vers les lignes tangentielles desservant les zones d'activités dans la périphérie sud (Ban de Gasperich , Cloche d'Or) et sud-ouest de la capitale (Leudelange, Bertrange, Strassen) et le terminus à Bertrange-Tossebierg.

Dans le cadre de l'aménagement du point d'échange Centre de Hesperange, il est prévu de compléter la partie manquante de la voie bus en direction Luxembourg jusqu'au pont portant la N3 sur l'Alzette.

La configuration du point d'échange sera intégrée dans le projet du réaménagement de la place Jean-Paul Jommé qui sera lancé par le commune en 2015.

Par la même occasion, il est aussi prévu de déplacer l'arrêt bus Spëtzenhaus en direction de Luxembourg et de la réaménager conformément aux recommandations pour la conception des arrêts de bus du Verkéiersverbond.

Fin 2014, l'analyse de la situation autour du futur point d'échange a débuté. Les études pour le réaménagement de la place Jean-Paul Jommé seront lancées mi 2015.

- Le point d'échange bus Cents

En 2014, le MDDI a assisté à la planification dudit point d'échange qui comprend, non-seulement un échange entre les bus RGTR en provenance de l'est du pays via la N2/N1, mais aussi un échange avec les bus AVL desservant les quartiers Cents resp. Hamm. Ledit point d'échange a été intégré dans les planifications des CFL au sujet du réaménagement de l'arrêt ferroviaire Cents et de la suppression du passage à niveau sur le CR afin de pouvoir offrir à cet endroit un échange train-bus-bus attractif et confortable.

7.1.3.2. Les projets en dehors de l'agglomération de la Ville de Luxembourg

La plateforme d'échange Moutfort

La plateforme d'échange de Moutfort permet l'échange entre les lignes de bus régionales venant du corridor de Remich et dont les unes ont pour destination le plateau du Kirchberg et les autres la Gare centrale. En 2014, le MDDI, ensemble avec la commune de Contern, ont retenu l'envergure (4 positions d'arrêt) et l'emplacement (près du complexe sportif de Moutfort) dudit pôle d'échange. Le dossier a ensuite été transféré à l'Administration des Ponts et Chaussées qui sont en charge de la réalisation.

7.1.4. Le tram dans la Ville de Luxembourg

Le projet tram est entré de plain-pied dans sa phase de réalisation avec l'objectif de mettre en service un premier tronçon entre le "Circuit de la Foire Internationale" et le "Pont Rouge" courant du second semestre 2017. Après avoir mis en place le financement, le GIE Luxtram a évolué afin de pouvoir construire puis exploiter cette ligne de tramway. Des soumissions importantes ont été lancées pour garantir la mise en service opérationnelle de cette première étape.

Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) et Madame Lydie Polfer, Bourgmestre de la Ville de Luxembourg, ont présenté, en avril 2014, « la nouvelle vision du tram » en mettant l'accent sur la réalisation prioritaire de ce projet ainsi que sur l'accélération de sa réalisation vers l'aéroport du Findel, d'une part, et vers la Cloche d'Or, d'autre part.

Financement

En date du 4 juin 2014, les Députés ont voté la loi de financement de la réalisation du tronçon reliant la Gare centrale au Circuit de la Foire Internationale (7,5 km), pour un montant de 230,5 millions, soit la part de l'Etat correspondant à deux tiers du budget total nécessaire. Quant aux membres du Conseil communal de la Ville de Luxembourg, ils ont

approuvé le 14 juillet 2014, la participation financière de la ville correspondant à un tiers du budget global, à savoir 115,26 millions d'euros.
Suite à cet accord de financement, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures et la Ville de Luxembourg ont signé le 21 octobre 2014 l'acte notarié créant la nouvelle société Luxtram S.A., le maître d'ouvrage qui assure la poursuite des études puis la réalisation et l'exploitation du tramway à Luxembourg. Le capital social de Luxtram S.A. est fixé à six millions d'euros, détenu par l'Etat luxembourgeois à hauteur de quatre millions d'euros, et la Ville de Luxembourg pour deux millions d'euros.

Début de la réalisation

Deux soumissions importantes ont été lancées en 2014, dont l'une pour la maîtrise d'œuvre générale du tram et l'autre pour l'acquisition du matériel roulant, dont la première rame est attendue début 2017. D'autres consultations suivront jusqu'en 2017 pour la construction du 1er tronçon de la ligne au Kirchberg.

Luxtram a également publié un appel d'offres concernant le génie civil et le gros œuvre du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) qui sera destiné au remisage et à la maintenance des 32 rames. Il accueillera également le poste de commande centralisé (PCC) ainsi que le siège social de Luxtram.

Ce nouveau « Tramsschapp », se situera à proximité du rond-point Serra au Kirchberg, en bordure du massif du Grünewald sur les territoires de la Ville de Luxembourg et de la commune de Niederanven. En amont des travaux de construction et dans un souci de préservation des espaces vitaux de la faune locale ainsi que des surfaces boisées, Luxtram a entamé, en décembre, la mise en œuvre de mesures de compensation. Ces mesures comprennent la plantation de près de 10.000 plants au lieu-dit « Gröndchen » du Grünewald sur une surface de 6,8 ha pour contribuer également à favoriser la construction de nouveaux habitats pour la faune, et en particulier pour plusieurs espèces protégées de chauves-souris, dont le territoire de chasse sera ainsi significativement augmenté.

Perspectives 2015

Les travaux de préparation pour la construction du nouveau « Tramsschapp » vont débuter en janvier 2015. Il s'agit de travaux de défrichement et de déboisement, suivi de fouilles archéologiques ainsi que de travaux de déviation de réseaux. Les travaux de gros œuvre pourront ensuite commencer dès le mois de juillet.

Parallèlement doit être attribué le marché relatif à la maîtrise d'œuvre générale, en charge de la conception, puis de l'organisation et du suivi des travaux de construction de la ligne. Une prochaine étape consistera également dans la désignation du fournisseur du matériel roulant.

La finalisation des études de conception est prévue pour 2015 avec la mise au point des études d'exécution sur le tronçon Kirchberg.

D'une façon générale, la réalisation des 16 km de la ligne de tramway passe par la mise en œuvre des tronçons « Circuit de la Foire Internationale – Findel » et « Gare Centrale – Cloche d'Or ». Conformément au programme gouvernemental stipulant l'accélération de la mise en œuvre des nouveaux tronçons vers Findel et Howald, les études et procédures y relatives sont réalisées dans les meilleurs délais afin de préparer l'établissement des projets de lois d'autorisation et de financement afférents.

7.1.5. Le concept national « P&R »

En raison de la dispersion de la population au niveau des espaces ruraux, il est difficile de toujours mettre en place de ligne de bus ou de train à cadence attractive et en même temps rivaliser avec les temps de parcours de la voiture individuelle.

Afin d'inciter la population concernée à utiliser quand même les transports en commun et,afin d'optimiser le transfert de la voiture individuelle vers les transports en commun, des parkings relais doivent être installés aux points d'intersection cruciaux du réseau routier avec le réseau des transports en commun. Ceci permet de drainer des flux importants de trafic individuel motorisé vers les transports en commun qui desservent l'agglomération urbaine ou périurbaine.

Vu que les principaux parkings relais dans les régions frontalières ou périurbaines connaissent actuellement un grand succès et vu que la demande dépasse souvent l'offre en places disponibles, un concept « P+R » a été élaboré par un groupe de travail auquel la Direction Planification de la mobilité était associé. Ledit concept P&R a identifié, d'une part, les parkings d'accueil dont la capacité devra être augmentée, et, d'autre part, des sites éventuels pour la création de nouveaux parkings d'accueil à des endroits stratégiques du réseau routier permettant de faciliter le transfert entre modes de transports.

Le concept a été finalisé en octobre 2012. En 2013 et 2014, les questions liées au phasage pour la mise en œuvre respectivement à une exploitation cohérente des différents sites ont été analysés par le ministère.

7.1.6. Le concept bus au niveau national et dans l'agglomération de la Ville de Luxembourg

Au niveau national et transfrontalier, le bus doit jouer un rôle complémentaire à celui du train, d'autant qu'il constitue le moyen de transport en commun le plus utilisé. Il peut fonctionner comme moyen d'accès au train ou remplacer ce dernier dans les corridors où le chemin de fer n'est pas présent.

Dans cette optique, un concept a été élaboré par la Communauté des Transports, en étroite collaboration avec la DPM et la Direction des Transports publics, qui permet une optimisation du réseau des transports en commun à court et moyen terme afin d'améliorer l'accessibilité, de réduire les temps de parcours moyens et de permettre une mise en œuvre plus efficace des ressources existantes. Cette réorganisation du bus fait également partie intégrante de la stratégie « MoDu ».

Tandis que le concept bus national a été finalisé en mai 2012 et précisé ensuite en 2013 au sein des différents groupes de travail, les travaux concernant la réorganisation du réseau bus au niveau de la Ville de Luxembourg ont été poursuit pendant l'année 2014 afin de pouvoir les intégrer dans les planifications détaillées des différents projets infrastructurels tels que les pôles d'échange.

7.1.7. L’utilisation alternative de la voiture : l’électro-mobilité

La stratégie « MoDu » tient également compte d'un développement de la mobilité électrique, tout en y associant de nouveaux concepts d'utilisation de la voiture comme l'auto-partage et le covoiturage.

7.1.7.1. Mise en œuvre nationale de l’électro-mobilité

Afin de structurer la démarche pour le développement de la mobilité électrique au Luxembourg, le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur (MECE) et le MDDI ont lancé en 2011 une étude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de l’électro-mobilité au Luxembourg et ceci avec l’ensemble des parties prenantes concernées. Cette étude, présentée au public en mars 2012, a permis au Gouvernement de définir une stratégie qui prévoit notamment un déploiement d’une infrastructure nationale unique de 800 bornes de charge publiques qui seront installées sur les parkings relais et sur les parkings publics resp. la voirie publique.

Depuis fin 2012, la DPM participe aux groupes de travail ayant pour vocation de clarifier avec les acteurs concernés les détails de cette future infrastructure publique de charge, ainsi que les principes de son installation, de son exploitation et de son financement. Plus en détail, la Direction de la planification de la mobilité (DPM) a soumis au groupe de travail les principes de mise en œuvre des bornes de recharge, telles que la répartition spatiale, les principes pour la localisation et les critères pour l’implantation.

Les communes ont été informées par circulaire du Syvicol invitant à une séance d’information organisée le 3 octobre 2013 à Steinsel. Lors de cet évènement, le projet a été présenté aux communes et une circulaire leur a été transmise

En 2014, les modifications nécessaires du Code de la Route pour la mise en œuvre des bornes de charges ont été élaborées ensemble avec la Commission de Circulation de l’Etat.

Elle a aussi participé à l’élaboration de l’avant-projet de règlement Grand-Ducal, qui est prévu par la loi modifiée en 2013 sur le marché électrique pour définir les modalités de la mise en œuvre dudit projet. Celui-ci a été adopté par le Conseil de Gouvernement en novembre 2014.

Dès que le règlement Grand-Ducal sera en vigueur, les gestionnaires de réseaux de distribution, qui sont en charge de la mise en œuvre de ladite infrastructure, vont lancer les soumissions une fois pour la "hardware", donc les bornes de recharge, et pour la "software", c.-à-d. le système central pour la gestion et le roaming.

7.1.7.2. Le projet ELEC’TRA

Vu que la mobilité électrique se concrétise également au-delà de nos frontières, la Direction de la planification de la mobilité et le Département de l’environnement participent depuis 2012 au projet INTERREG IV A « ELEC’TRA ».

Dans le cadre de ce projet se sont donc réunis des acteurs luxembourgeois (MDDI, CRP Henri Tudor et Communauté des transports), français (Conseil général de la Moselle) et allemands (« Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung von

Rheinland-Pfalz », « Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur von Rheinland-Pfalz », « Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehrs des Saarlandes », l'Université de Kaiserslautern et le « Institut für Zukunfts Energie Système IZES») pour élaborer un concept de mobilité transfrontalière s'appuyant sur l'électromobilité complémentaire aux transports en commun.

En détail, le concept s'intéressera à la constitution de plateformes intermodales « e-Hub's » le long des axes transfrontaliers primaires, à savoir Metz-Thionville-Luxembourg, Sarrebruck-Luxembourg, Trèves-Luxembourg et Sarrebruck-Forbach, avec l'objectif de diminuer le nombre de véhicules individuels circulant sur ces axes mais aussi les émissions polluantes émises par les véhicules. Ces « e-Hub's », instaurés sur la « first mile » et la « last mile » d'une liaison principale, permettront le basculement d'un premier mode de transport (de préférence électrique) vers les transports en commun, respectivement le e-covoiturage et vice-versa. Ceci afin de répondre aux demandes de mobilité pour lesquelles une offre adéquate des transports en commun ne peut être garantie.

Afin de répondre aux objectifs du projet, les partenaires ont instauré deux groupes de travail dont le premier est piloté par la DPM ainsi que par l' « Institut für Mobilität und Verkehr imove » de l'Université Technique de Kaiserslautern. Celui-ci est en charge de l'analyse des flux et de la typologie des navetteurs sur les axes de circulation identifiés ainsi que de la définition de la localisation des e-Hub's. Dans ce cadre il s'avéré indispensable de réaliser une enquête ciblée auprès des travailleurs frontaliers et auprès de leur employeurs, afin de pouvoir analyser le potentiel pour les solutions prévues par le présent concept et pour fournir les données indispensables pour cette étude.

A cet effet, la DPM a réalisé depuis septembre 2013 les travaux préparatoires comprenant l'inventaire, respectivement l'analyse des études déjà existantes, la clarification des questions liées à la protection des données personnelles, la concertation avec toutes les parties prenantes, l'élaboration de la méthodologie pour l'enquête, la rédaction du cahier des charges ainsi que la réalisation de l'appel d'offres.

Suite à l'appel d'offres en janvier 2014, la DPM a préparé ensemble avec les partenaires et le prestataire adjugé ladite enquête au courant de l'année 2014. Finalement, l'enquête a pu être réalisée au mois de septembre, respectivement d'octobre 2014 auprès de quelque 7.000 frontaliers et auprès de 40 entreprises, qui ont répondu aux questions soulevées dans le questionnaire élaboré dans le cadre de ce projet. L'enquête est représentative pour quelque 55.000 frontaliers, habitant en France et Allemagne en proximité directe des grands axes autoroutiers, qui viennent travailler tous les jours à Luxembourg.

Après analyse des données de l'enquête par les deux groupes de travail, le projet prévoit une finalisation de l'étude au courant de l'année 2015.

7.1.8. Les simulations de trafic

Les prévisions de trafic basées sur des simulations effectuées par la CMT (Cellule Modèle de Transport) constituent un apport essentiel dans le cadre de l'élaboration de multiples planifications concrètes dans le domaine de l'environnement, de l'urbanisation et de la mobilité, telles que par exemple les pronostics en matière de qualité de l'air, le dimensionnement des infrastructures d'envergure et la planification détaillée de l'exploitation des différents réseaux de transports.

Au vu des nouvelles orientations politiques données en 2014 en ce qui concerne le calendrier de mise en œuvre du tram et de certains projets du plan directeur sectoriel

transport, une mise à jour des différentes simulations de trafic s'est avéré nécessaire afin d'évaluer l'impact et de pouvoir ainsi optimiser les différentes planifications.

A cet égard, une actualisation des scénarios de trafic a été lancée à la fin de l'année 2014 pour les différents horizons, à savoir les horizons 2017, 2019 et 2021 pour la réalisation du tram dans la Ville de Luxembourg et plus généralement les horizons 2025/2030 pour les autres projets des plans sectoriels, tout en actualisant les données d'entrée pour les simulations. Ceci implique des nouvelles projections sur l'exploitation des différents réseaux des transports en commun CFL/RGTR/AVL/Tram dans l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

Afin de pouvoir évaluer l'impact, les travaux préparatoires ont été menés en 2014 conjointement par la Direction de la planification de la mobilité avec la Direction des transports publics, le Département de l'aménagement du territoire, l'Administration des Ponts et Chaussées, la Société Nationale des Chemins de fer, LUXTRAM S.A. et la Ville de Luxembourg pour que la CMT puisse commencer les premières simulations de trafic début 2015.

7.2. Le plan directeur sectoriel « Transport » (PST)

Le PST, en tant que plan directeur sectoriel primaire, se réfère au programme directeur de l'aménagement du territoire en tant que cadre d'orientation, mais également à la stratégie pour une mobilité durable, « MoDu », qui, en tant que stratégie conceptuelle intégrative, assure une fonction charnière entre le programme directeur et le PST.

Tandis que la stratégie « MoDu » décrit de manière explicite l'interaction et l'intégration de certains projets et mesures dans une stratégie globale et durable, le PST permet d'entrer en détail sur différents projets et mesures de la stratégie « MoDu» et permet, en plus, de donner un cadre réglementaire aux différents projets et mesures de la stratégie qui en ont besoin, dont principalement :

- la réservation de couloirs de projets d'infrastructures,
- la mise en place d'une gestion du stationnement automobile,
- la promotion de la mobilité douce.

Les 4 plans sectoriels ont été présentés à la Chambre des Députés le 21 mai 2014, aux Collèges des Bourgmestre et Échevins des Communes le 3 juin 2014 (Forum Geesseknäppchen), et au grand public lors de différentes séances d'information en juin et en juillet 2014. S'y ajoute que le Gouvernement a organisé une séance d'information et d'orientation pour les responsables communaux en date du 29 septembre 2014.

La phase consultative, qui a débuté le 27 juin 2014, a permis de recueillir les avis des communes et d'organisations diverses. Nonobstant, quelques dispositions des projets de règlement ont été contestées à cause de leur manque de flexibilité, de leur rigidité et de leur manque de prise en compte appropriée des considérations et spécificités locales. D'autre part, certaines dispositions ont été considérées comme imprécises (p.ex. précision parcellaire). S'y ajoute que le Conseil d'Etat a émis plusieurs oppositions formelles à l'égard des modifications correctives proposées par le Gouvernement en mai 2014 dans le cadre de la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire.

C'est pourquoi, au vu de ce qui précède, lors de la séance du 28 novembre 2014, le Conseil de Gouvernement a décidé de retirer de la phase procédurale les projets de règlements

grand-ducaux déclarant obligatoires les plans directeurs sectoriels «logement», «transports», «paysages» et «zones d'activités économiques».

Cette décision permettra donc d'amender d'abord en 2015 la loi concernant l'aménagement du territoire et de retravailler ensuite le projet de plan sectoriel transport en toute sérénité, transparence et sécurité juridique.

7.3. La mobilité douce

En février 2014, la Cellule Mobilité douce (CMD) a été créée au sein de la Direction de la Planification de la mobilité. Au cours de sa première année d'existence, quatre champs d'action se sont cristallisés :

1. Planification stratégique et règlementation (préparation de propositions de loi, de règlements grand-ducaux, d'instructions ministérielles, de lignes directrices, de recommandations.) La CMD a participé à la rédaction du projet de loi et du RGD relatifs au réseau cyclable national. Elle a préparé la Circulaire ministérielle du 2 juin 2014 fixant les lignes directrices pour la planification de pistes cyclables du réseau national.

2. Sensibilisation et coordination (administrations, communes, Fonds, CFL, groupes de travail.) La CMD a pris contact avec une quarantaine de communes. Elle a présidé le GT « Mobilité Douce », le GT « Mobilité Douce Belval », le GT « Tram et Vélo » ainsi que le GT « Sécurité des Cyclistes ». Tout au long de l'année, la CMD a travaillé étroitement avec le Département des Travaux Publics ainsi qu'avec la nouvelle Division de la Mobilité Durable de l'APC.

3. Contrôle de qualité (avis sur projets d'infrastructure routière, ferroviaire, de bâtiments publics etc.) La CMD a avisé formellement 14 projets de l'APC et 8 projets de l'ABP. Elle a défendu les intérêts de la mobilité douce dans de nombreuses autres réunions concernant des projets d'infrastructures (CFL etc.)

4. Recherche et dossiers internationaux relatifs à la mobilité douce et à la mobilité urbaine. En plus de représenter le Ministère au sein du « Pan European Partnership » et des réunions « National Cycling Officers » ainsi que dans le groupe d'experts sur la mobilité urbaine de la Commission de l'EU, la CMD a commandité une étude sur les systèmes de location de vélos et a organisé un premier sondage au sujet de la mobilité douce au Grand-Duché.

7.4. La mobilité transfrontalière

Face à la part croissante des navetteurs transfrontaliers et des conséquences en termes de mobilité, l'offre transfrontalière doit prendre une nouvelle dimension et la complémentarité entre tous les réseaux de transports doit être développée, quels que soient les opérateurs. Il importe donc de changer d'échelle et de mettre en place des capacités supplémentaires de transport, tout en augmentant la part des transports alternatifs par rapport à celle de la voiture individuelle (transports collectifs et covoiturage).

7.4.1. Le SMOT entre le Luxembourg et la Lorraine

Pour relever ces défis, le Gouvernement, conscient du fait que la mobilité transfrontalière a une influence substantielle sur l'économie luxembourgeoise, persiste dans sa stratégie de développer le trafic transfrontalier en faveur des transports alternatifs. Un premier volet de cette stratégie a été concrétisé par le développement avec les autorités françaises du schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) en 2009. Le SMOT, qui vise à faciliter la mobilité des frontaliers lorrains, est un programme d'actions concrètes et d'orientations stratégiques partagées.

Cette démarche, pionnière en Europe, se base sur la mise en œuvre d'une série d'actions :

- la mise en place de paramètres doux (tarification, moyens de communication, information, covoiturage, système de gestion du stationnement automobile) ;
- le développement de l'organisation des transports en commun (matériel roulant, cadencement des dessertes ferroviaires, capacités et fréquences des lignes de bus) ;
- la réalisation de projets d'infrastructures (projets ferroviaires, projets de gares et de P&R, infrastructures routières destinées aux TC routiers, capacités des gares et des sillons).

7.4.1.1. Le trafic ferroviaire

Depuis plusieurs années, la Région Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg ont engagé, en partenariat avec l'Etat français, un travail conjoint pour l'amélioration de l'offre des transports collectifs mise à la disposition des travailleurs transfrontaliers.

Dans le domaine ferroviaire, le groupe de travail ferroviaire franco-luxembourgeois composé de représentants du Conseil Régional de Lorraine, du Réseau ferré de France, de la SNCF, du MDDI et des CFL, se charge de l'amélioration substantielle en matière de capacité, de qualité et de sécurité de la relation transfrontalière entre Luxembourg et Thionville/Metz. Le groupe de travail vise également le développement coordonné des réseaux français et luxembourgeois en ce qui concerne les projets d'infrastructures et l'offre ferroviaire des deux côtés de la frontière.

Ainsi, le groupe de travail a mené en 2012/2013 une étude prospective de la capacité du réseau ferré qui a démontré que l'infrastructure actuelle était en mesure d'absorber une augmentation du nombre de circulations, permettant à ce titre la création d'un 5ème, voire d'un 6ème sillon en heure de pointe entre Thionville et Luxembourg. En raison de ces résultats favorables, l'offre transfrontalière sera améliorée à l'horizon du déploiement du cadencement du réseau TER Métrolor au cours de l'année 2016.

Pour ce qui est du moyen terme et long terme (2016-2025), une nouvelle démarche pour le développement de l'axe ferroviaire en question a été lancée afin de donner une réponse à la demande toujours croissante.

7.4.1.2. Le trafic routier – l'étude A31-A3

En ce qui concerne le trafic routier, un autre groupe de travail a été créé début 2012 afin de s'échanger sur la problématique de l'axe A31-A3 entre la Lorraine et le Luxembourg, au vu des flux importants de navetteurs en provenance du sillon Lorrain vers le Luxembourg et la saturation des axes routiers respectivement ferroviaires sur cette zone transfrontalière.

Dans le cadre de ce groupe de travail, le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie de la République française et le MDDI ont convenu en 2012 une coopération

pour étudier sur la liaison entre Thionville et la Ville de Luxembourg l'opportunité de la réalisation d'un aménagement multimodal. Plus précisément, il est prévu d'analyser si la 3ième voie, prévue par le projet A31bis et la mise à 2x3 voies de la section Bettembourg-Luxembourg, pourrait être dédiée aux bus et éventuellement au co-voiturage, ou si l'axe alternatif RD RD653– N3 serait une solution plus appropriée.

En ce qui concerne l'étude proprement dite, l'étude est directement suivie par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Lorraine, qui assure la maîtrise d'ouvrage et par la DPM, qui est le partenaire principal côté luxembourgeois tout en y associant les autres acteurs luxembourgeois, à savoir la Direction des transports publics et l'Administration des Ponts & Chaussées.

Un cahier des charges commun y relatif a permis de lancer la procédure ouverte européenne pour l'appel d'offres fin 2012, suite à laquelle l'étude a été lancée mi-septembre 2013. La DPM a fourni depuis lors toutes les informations disponibles sur la situation de mobilité au Luxembourg, en concertation avec les acteurs luxembourgeois, évalué les travaux réalisés par le bureau d'études et participé aux réunions de pilotage.

Le bureau mandaté a finalisé fin 2014 le diagnostic du territoire, l'enquête ciblée de trafic et a commencé à établir un modèle de simulation pour les prévisions de trafic. En 2015, il est prévu de commencer les travaux concernant les différents scénarios prévisionnels de flux de frontaliers et d'offre de transports ainsi que les scénarios d'aménagement routiers en cohérence.

7.4.2. Le SMOT entre le Luxembourg, la Rhénanie-Palatinat et la Sarre

En ce qui concerne ce SMOT, l'objectif majeur est d'identifier des mesures et des projets permettant d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs (transports publics, covoiturage, P&R et mobilité douce) vis-à-vis de la voiture individuelle.

Le protocole d'accord de ce SMOT a été signé le 27 septembre 2013 par les trois ministres de tutelle (Wiseler/Maas/Lewentz).

L'étude a débuté en septembre 2014. Les bureaux en charge ont commencé par le diagnostic de la situation actuelle et se pencheront ensuite en 2015 sur les pronostics en matière de déplacements transfrontaliers.

7.4.3. Le SMOT entre le Luxembourg et la Wallonie

En ce qui concerne le SMOT avec la Wallonie, les travaux préparatoires ont permis de signer un protocole d'accord avec le ministre de la Région wallonne le 22 janvier 2013. Après la réalisation du cahier des charges et l'appel d'offre y relatifs, la réunion de lancement a eu lieu le 24 janvier 2014. En 2014, le comité technique s'est réuni à quatre reprises. La phase 1, donc le diagnostic de l'état actuel contenant e.a. le recueil, la visualisation et l'assemblage des projets luxembourgeois et wallons, a été finalisé en 2014. Les premières réflexions pour ledit schéma global de mobilité transfrontalière ont également déjà été présentées.

Finalement, une entrevue avec les responsables communaux belges a été organisée en date du 3 décembre 2014, afin de permettre de rassembler toutes les idées venant du niveau local.

7.4.4. Autres initiatives en matière de mobilité transfrontalière

7.4.4.1. Les P&R de la ceinture frontalière

Dans le cadre des différentes stratégies SMOT entre le Luxembourg et ses pays voisins, les ministres compétents ont conclu à chaque fois des accords visant à améliorer la mobilité transfrontalière en misant sur les transports en commun, l'utilisation des P&R et le co-voiturage.

Dans cette optique, la DPM a pris contact en date du 24 octobre 2014 avec les autorités communales de Perl qui proposent d'aménager un P&R près du lycée de Schengen. Ce site est stratégiquement idéal, puisqu'il se trouve à proximité de l'axe principal Saarbrücken-Luxembourg et permet de regrouper les navetteurs venant d'un pays de la Sarre qui présente une multitude d'espace ruraux. La DPM a repris ce projet dans le SMOT et actuellement différentes lignes de bus Perl-Luxembourg et Perl-Belval sont à l'étude pour permettre d'offrir aux navetteurs intéressés une possibilité de continuer leur trajet depuis Perl en utilisant les transports en commun.

Dans ce contexte, le Ministère a aussi rencontré d'autres responsables communaux de communes frontalières allemandes et luxembourgeoises. Une entrevue avec Monsieur Günther Schartz du Landkreis Trier-Saarburg a eu lieu afin de recueillir les idées existantes en matière de sites potentiels permettant d'aménager des P&R dans la région transfrontalière. Ces sites seront analysés dans le cadre de la stratégie SMOT.

La même idée est poursuivie du côté belge par la mise en place d'un nouveau P&R sur le site de la SNCB à Stockem près de l'arrêt existant de Viville. Celui-ci rencontre le soutien du Luxembourg étant donné qu'il devrait permettre de créer une nouvelle offre de transport ferroviaire attrayante pour les navetteurs de cette région frontalière vers la capitale du Luxembourg.

A cet égard, une délégation luxembourgeoise conduite par Monsieur le Ministre François Bausch et Monsieur le secrétaire d'Etat Camille Gira s'est rendu sur place en date du 3 juillet 2014. Lors de cette entrevue, il a été retenu, ensemble avec le bourgmestre d'Arlon et les responsables de la SNCB que ce projet de P&R sera, comme les autres projets de P&R se situant dans le périmètre de la frontière Luxembourg – Belge, analysé dans le cadre du SMOT.

Parallèlement, la SNCB a été chargée d'analyser la configuration et le phasage de ce P&R tout en espérant qu'il pourrait être mis rapidement en place avec une capacité adaptée à la première demande. Une condition sine qua non pour le succès de ce futur P&R est de trouver une solution pour le volet de la tarification transfrontalière.

7.4.4.2. Le GECT Alzette Belval

Le GECT Alzette Belval a commencé en 2014 avec l'élaboration d'une stratégie d'actions pour les années à venir (2014-2016). Ses membres ont analysé les nombreux thèmes, sujets et idées évoqués, travaillés et débattus lors des réunions de commission pour aboutir à un premier projet ambitieux, mais réaliste. En ce qui concerne la mobilité, les thèmes abordés sont e.a. l'amélioration de la coopération tarifaire, l'amélioration des transports en commun transfrontaliers, le marketing et la communication ainsi que la mise en place d'un horaire électronique transfrontalier.

Les actions y relatives, reprises dans un document stratégique, relèvent soit du ressort direct du GECT Alzette Belval, là où ce dernier sera l'initiateur de la démarche et l'organisateur des Travaux, soit d'un travail de partenariat étroit, de collaboration avec d'autres instances de coopération transfrontalière ou transnationale. Ici, le GECT Alzette Belval jouera davantage un rôle de relais des attentes locales (par l'élaboration, la signature et la communication de résolutions) vers les instances supérieures ou, à l'inverse, des projets d'échelles supérieures vers le local.

Ledit document stratégique du GECT Alzette Belval appelé «TRAVAILLER ENSEMBLE POUR FAIRE L'AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE, ORIENTATIONS STRATEGIQUES – PERIODE 1 : 2014/2016 » a été présenté en date du 2 décembre 2014.

7.4.4.3. La mobilité douce transfrontalière

En 2014, une entrevue entre les responsables du GECT Belval et de la cellule de la mobilité douce du MDDI ont permis d'identifier plusieurs itinéraires cyclables pour relier les communes françaises frontalières (Rédange, Russange et Audun-le-Tiche) au site de Belval. Ces itinéraires seront dorénavant analysés en détail.

7.5. La mobilité régionale

7.5.1. Développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg (DICI)

En 2014, les travaux de la convention se sont principalement concentrés sur la continuation des travaux des projets directeurs (PD), dont trois concernent la mobilité.

Les projets directeurs en relation avec la mobilité :

PD Réseau de bus

Sous la direction de la commune de Strassen et en concertation étroite avec le MDDI et la Communauté des Transports, un bureau d'études a étudié 4 nouvelles lignes de bus pour le DICI. Deux d'entre elles (lignes 26 et 27), desservant entre autres les zones de Bourmicht (Strassen-Bertrange), Am Bann (Leudelange), Cloche d'or (Luxembourg) ou Howald (Hesperange) ont été mises en service en juin 2014. Les autres seront mises en services lors de la réorganisation du réseau de transports en commun, en lien avec la mise en service du tram.

PD Gestion de stationnement

Sous la direction de la commune de Leudelange, un groupe de travail a accompagné la mise en œuvre graduelle de la gestion harmonisée des emplacements de stationnements des communes DICI, d'une part, et, d'autre part, finalisé en 2014, en guise d'aide aux communes dans la mise en œuvre du concept de la gestion du stationnement, un fil conducteur de la gestion des emplacements de stationnement. Egalement fut élaboré en 2014 sous la tutelle du Verkéiersverbond un outil de calcul des places de stationnement, disponible (sous forme de prototype) sur le site géoportail.lu et accompagné d'un guide d'utilisation de l'outil de calcul.

PD Réseau de mobilité douce

Suite à la mise en œuvre du réseau de mobilité « dici4you », le groupe de travail, placé sous la direction de la commune de Bertrange, a finalisé pour le DICI en 2014 un document de travail qui a identifié les couloirs radiaux à l'approche de la Ville de Luxembourg qui devraient être adaptés afin de permettre à la mobilité douce d'être attractive et concurrentielle sur les trajets journaliers domicile-travail.

7.5.2. Développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Nordstad

En 2006, l'Etat a signé la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la NORDSTAD avec les représentants des communes de la NORDSTAD, à savoir Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren.

En mai 2008, les six conseils communaux ont voté une déclaration ainsi qu'une décision concordante adoptant le « Masterplan » comme document de référence pour le développement futur de la NORDSTAD. Sur cette base politique ont été entamés un ensemble de projets pilotes préconisés par le « Masterplan ».

En ce qui concerne la mobilité, il a été retenu d'approfondir ce volet en élaborant un concept de mobilité, dont la première étape consistait à comparer différentes variantes sur l'axe central pour améliorer les transports en commun dans la Nordstad, ce qui permettrait de livrer ensuite aux autorités politiques les informations techniques nécessaires afin de pouvoir se décider sur le système à retenir sur l'axe central entre Ettelbruck et Diekirch en pleine connaissance de cause. La deuxième partie de la mission consisterait ensuite à approfondir ledit concept de mobilité sur base de la variante retenue.

C'est ainsi qu'en 2012, en se basant alors sur les différents concepts nationaux (bus, train, P&R) élaborés dans le cadre de la stratégie « MoDu » et du PST, le bureau d'études en charge du concept de mobilité « Nordstad » a affiné 5 variantes définies de commun accord avec les acteurs communaux de la Nordstad et le MDDI pour l'axe central entre Ettelbruck et Diekirch. Ces 5 variantes (bus, 1 voie train, 2 voies train, tram et train-tram) ont fait l'objet de discussions ensemble avec la population lors d'un workshop à Colmar Berg en date du 19 mars 2012.

En 2013, le bureau d'études a ensuite évalué les 5 variantes et a présenté les conclusions de son étude aux conseils communaux des communes concernées. Lesdits conseils, à l'exception du conseil communal de Diekirch, ont exprimé un avis favorable quant aux conclusions de ladite étude, mais ont également formulé quelques remarques pertinentes, notamment quant à la phase de transition entre l'état actuel et la mise en service du boulevard urbain. C'est pourquoi, l'année 2014 fut principalement consacrée à l'étude de projets réalisables à court et moyen terme. Dans ce contexte une solution a pu être identifiée qui permet aux bus ainsi qu'à la mobilité douce de circuler entre Ettelbrück et Diekirch sur un axe séparé parallèlement à la voie ferrée, et ceci en tenant compte des perspectives urbanistiques projetées dans ce périmètre.

7.5.3. Développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Vallée de l'Alzette

Dans le cadre de la convention UELZECHTDALL, les administrations communales de Lintgen, de Lorentzweiler, de Mersch, de Steinsel et de Walferdange, d'une part, et le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, d'autre part, ont reconduit, par la signature d'un avenant à la convention « Uelzechtdall », leur coopération le 22 novembre 2010 pour une durée de 2 ans.

Concept de mobilité

Un concept de mobilité pour la vallée a été lancé en juin 2010 sous la tutelle de la Communauté des Transports (Cdt) et du Département de l'Aménagement du Territoire du MDDI. La direction de la Planification de la Mobilité a été associée dès les débuts à l'élaboration dudit concept.

Le processus a été accompagné par un comité politique et un comité technique qui se sont réunis régulièrement. En date du 12 mars 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a saisi l'occasion d'informer les bourgmestres et échevins des communes de l'Uelzechtdall sur l'état actuel des projets étatiques concrets prévus dans l'Uelzechtdall, sur les mesures concrètes identifiées à court terme par le concept de mobilité Uelzechtdall ainsi que sur les concepts (rail et bus) prévus dans la vallée par la stratégie « MoDu ».

Le document final du concept de mobilité Uelzechtdall a été finalisé dans le premier quart de l'année 2013 de telle sorte que des présentations publiques dudit concept ont eu lieu dans les 5 communes concernées en mai 2013.

En 2014 fut notamment inauguré la première M-Box près de la gare de Mersch et les études ont été poursuivies pour améliorer l'accessibilité de la mobilité douce vers la Ville de Luxembourg.

7.5.4. Développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg

Dans le cadre de la convention « AirRegioun », l'élaboration d'un concept de mobilité a été lancée (GT « Mobilité ») début 2011 sous la tutelle du Département de l'Aménagement du Territoire du MDDI et avec l'assistance de la direction de la Planification de la Mobilité. En 2011, le bureau a d'abord effectué une analyse détaillée des différents réseaux de transport dans l'espace conventionné et des principaux défauts du point de vue réseau, organisation et information. Ce travail a été documenté dans un premier rapport intermédiaire finalisé en février 2012.

En 2013, les travaux afférents portant sur l'établissement d'un concept de mobilité pour la région ont été poursuivis en vue de réduire le trafic individuel motorisé et de promouvoir davantage la mobilité douce et les transports en commun, en corrélation directe avec le développement urbain de la région.

Parallèlement, le bureau a poursuivi ses entrevues avec les acteurs du terrain (CFL, Cdt, P&CH) afin de connaître leurs projets prévus pour les différents horizons. Ces entrevues ont notamment mené aux premières réflexions du bureau en ce qui concerne le concept

d'exploitation du rail à l'horizon 2030. En 2013, le bureau s'est également penché sur les mesures et projets réalisables à court terme, notamment au niveau des modifications de lignes de bus et du réseau de la mobilité douce. Dans ce contexte, il a présenté en 2013 un inventaire des travaux à effectuer pour améliorer la situation de la mobilité douce ainsi qu'un rapport sur les modifications pouvant être effectuées à court terme au niveau du réseau bus.

En 2014, des réunions de l'AG-mobilité ainsi que des entrevues bilatérales avec les responsables communaux ont permis à trouver des solutions quant aux endroits critiques pour la mobilité douce, identifiés par le bureau d'étude dans ce périmètre.

7.5.5. Mobilité sur le site Belval

7.5.5.1. Monitoring mobilité Belval

Le groupe de travail « Monitoring mobilité Belval » a été créé en 2012 pour donner une suite au concept de mobilité Belval qui a été élaboré en 2009. L'objectif est de mettre tous les acteurs (MDDI, Verkéiersverbond, Communes, AGORA, Fonds Belval, Université) sur un même niveau de connaissance en ce qui concerne les différents dossiers de mobilité autour du site de Belval. Y sont traités des thèmes comme la mobilité douce, les transports en commun, les projets de voirie, la communication, les plans de mobilité entreprise, le déménagement de l'Université et autres.

En 2014 a eu lieu une réunion qui a notamment abordé des thèmes comme le planning dans le contexte du déménagement de l'université, l'aménagement de l'accès Nord ou encore l'aménagement de la place de l'Université. La présidence dudit groupe de travail a été transférée en 2014 du Verkéiersverbond à la DPM.

7.5.5.2. Mobilité dans le contexte du déménagement de l'Université

En vue du déménagement de la première faculté de l'Université à Belval en septembre 2015, des entrevues régulières ont eu lieu en 2014 entre la DPM et les responsables de l'Université. Une enquête origine/destination a été effectuée par l'Université auprès de leurs employés et étudiants en 2014. Celle-ci permet de définir d'où viennent les employés et étudiants qui en septembre 2015 occuperont les nouvelles localités de l'Université à Belval. Sur base de cette enquête, le MDDI a proposé quelques nouvelles lignes de bus permettant d'optimiser les transports en commun vers le site de Belval dès septembre 2015. Les conditions pour la mobilité douce sur le site et vers le site de Belval ont également été discutées avec l'Université en 2014. Celles-ci vont être considérablement améliorées d'ici septembre 2015, notamment par l'installation d'emplacements vélo et par la sécurisation et la signalisation des différents accès vers le site.

Les conclusions des analyses effectuées par le MDDI en vue d'une optimisation des transports publics et de la mobilité douce et les mesures projetées ont été présentées par la DPM aux employés de l'Université lors d'une session d'information « mobility and transport » le 13 janvier 2015 à Belval.

7.6. Autres champs d'action

7.6.1. Le groupe de travail « Couloirs pour bus »

La Direction de la planification de la mobilité est membre du groupe de travail «couloirs pour bus» qui a été instauré en vue de réduire les pertes de temps des bus au moyen d'infrastructures créées sur la voirie publique.

Ce groupe de travail analyse les propositions issues des réflexions menées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures afin de déterminer des solutions concrètes pour les points névralgiques où le transport en commun routier doit être favorisé.

7.6.2. La Cellule Modèle de Transport

La Cellule modèle de transport a été créée en 1997 sur initiative de la Ville de Luxembourg et du Ministère des Transports, projet auquel le Ministère des Travaux Publics a été associé en décembre 2000. Le Ministère du développement durable et Infrastructures, dont la Direction Planification de la mobilité a la tutelle auprès de l'Etat, prend à charge 66% et la Ville de Luxembourg 34% des frais de fonctionnement.

L'exploitation du modèle de transport est placée sous l'autorité d'un conseil de gérance composé de six membres, dont deux représentants de la Ville et quatre de l'Etat.

En 2014, la CMT a effectué des prestations dans le cadre des dossiers suivants :

Projets

- Plateforme multimodale Eurohub Dudelange Bettembourg
  (commettant: P&CH)
  Analyse de l'évolution du trafic après mise en service du centre logistique et de la plateforme multimodale, simulation des heures de pointes pour les zones industrielles Schéleck et Wolser, pour les centres de Dudelange et de Bettembourg permettant de réaliser des microsimulations

- Étude Midfield / Nouvelle N3
  (commettant: P&CH)
  Élaboration des données de base pour le périmètre de l'étude, calage du modèle à l'état actuel, simulation du scénario à l'horizon 2020

- Plan directeur pour les infrastructures de transports routières pour la région Esch/Alzette - Schifflange - Belvaux / Soleuvre
  (commettants: P&CH, Esch, Sanem, Schifflange)
  Développement, simulation et analyse d'un scénario à long terme sur base des potentiels socio-économiques découlant des PAG des communes et sur base des infrastructures planifiées (PST, MoDu)

- Étude de trafic Mersch
  (commettant: P&CH)

Simulation et analyse de variantes relatives aux infrastructures planifiées à court, moyen et long terme en tenant compte de l'évolution socio-économique de Mersch

- Étude de trafic Bascharage
  (commettant: P&CH)
  Simulation de diverses variantes de contournement et alternatives à l'horizon 2020

- Étude de mobilité Airregioun
  (commettants: CdT, MDdI, VdL, Contern, Niederanven, Sandweiler, Schuttrange)
  Élaboration et mise à disposition de données sur le transport en commun et le trafic routier à l'horizon 2020 permettant des analyses détaillées des arrêts

- PAG Ville de Luxembourg
  (commettant : VdL)
  Mise à disposition de matrices origine/destination à l'état actuel et à l'horizon 2020

- Etude KEP (Emissionsberechnung Luxemburg)
  (commettant : MDdI-environnement)
  Élaboration et mise à disposition de diverses données sur la mobilité issues du modèle de transport

- Passerelle Cents-Weimershof
  (commettant : VdL)
  Simulation et analyse du potentiel local du transport en commun (quartier Cents et Weimershof) au niveau de la passerelle planifiée

- Park & Ride Mamer
  (commettant: P&CH)
  Simulation du P&R Mamer en tenant compte d'une capacité de 500 emplacements

- Z.A. Pafebruch
  (commettant: P&CH)
  Simulation et mise à disposition de données sur le trafic routier journalier et aux heures de pointe à l'horizon 2020

- Park & Ride Wasserbillig
  (commettant: CFL)
  Simulation du P&R Wasserbillig en tenant compte du P&R Mesenich planifié

Divers

Élaboration de diverses données sur demande pour le compte du MDdI, des P&CH, de divers bureaux d'études dans le cadre des projets suivants :

- A3 –A3 Thionville-Luxembourg : Étude de l'opportunité d'un aménagement multimodal
  (commettants : Lorraine, MDdI)

- Pétition publique 333 s'opposant au projet du Tram
  (commettant : MDdI)

- Contournement Troisvierges
  (commettant: P&CH)

- Audit de sécurité A1-A3
  (commettant: P&CH)

- Quartier Paul Wurth
  (commettant: GIE d'Études - Quartier Hollerich)

S'y ajoute la maintenance du modèle de transport et l'adaptation du modèle de transport aux développements du logiciel VISUM.

8. Administration des enquêtes techniques (AET)

8.1. Contexte général

L'Administration des enquêtes techniques (AET) a ouvert en 2014 plusieurs enquêtes de sécurité couvrant les trois domaines de transport visés par la loi du 30 avril 2008 portant sa création. Un aperçu des enquêtes en cours ainsi que des autres activités de l'Administration est présenté ci-après.

8.2. Contexte fonctionnel

L'effectif de l'administration n'a pas évolué en 2014. Il comprend toujours un directeur, deux enquêteurs ainsi qu'une personne responsable du volet administratif.

Il importe cependant de préciser qu'en cas de besoin dans le cadre d'une enquête de sécurité, la loi du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des enquêtes techniques donne la possibilité de recourir à une expertise externe à l'administration.

8.3. Formations

Les dispositions communautaires et internationales en matière d'enquêtes de sécurité dans les domaines de transport visés par la loi du 30 avril 2008 requièrent du personnel de l'AET une compétence de base dans les secteurs concernés afin d'être en mesure de mener à bien une enquête de sécurité. Il importe dès lors de suivre régulièrement des formations continues et autres cours de perfectionnement dans les secteurs de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial ainsi que des chemins de fer.

En 2014, le personnel de l'administration a suivi, en tout, 21 jours de formation. Ces formations ont pour la plupart été assimilées aux cours de formation continue organisés par l'Institut national de formation publique (INAP). Certaines formations étaient organisées par des agences et autres entités européennes (ENCASIA, ECAC, ERA) dans les modes de transport concernés dans le but d'encourager la coopération entre les entités d'enquêtes de sécurité.

8.4. Coopération au niveau européen et international

Compte tenu des divers modes de transport qui tombent sous sa compétence, l'AET est invitée à participer à de nombreuses réunions et autres activités en matière d'enquêtes de sécurité, ce tant au niveau européen que sur le plan international. Les contacts ainsi noués et les informations recueillies lors de tels évènements sont d'autant plus importants qu'ils permettent à l'Administration, en cas de besoin et par manque de ressources internes appropriées, de recourir rapidement à une expertise externe et au savoir-faire d'autorités et d'organisations étrangères.

8.4.1. Coopération dans le secteur de l'aviation civile

L'article 7 du règlement N° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile prévoit la mise en place d'un réseau européen des autorités d'enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. Ledit réseau, appelé ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities) et instauré en 2011, a pour le but principal de renforcer la coopération entre les autorités d'enquêtes européennes et d'harmoniser les méthodes d'enquête ainsi que le niveau de compétence des enquêteurs au niveau communautaire. Le réseau ENCASIA s'est réuni à deux reprises à Bruxelles, en janvier et en septembre 2014. Par ailleurs, deux formations ont été organisées par le réseau :

- Une à Farnborough en septembre 2014, dans les locaux de l'autorité d'enquêtes de sécurité anglaise AAIB, qui était intitulé « Peer Review Training » et qui visait à former les personnes en charge d'effectuer les « Peer reviews » au sein des autorités d'enquêtes de sécurité du réseau ENCASIA

- Une deuxième à Braunschweig en décembre 2014, dans les locaux de l'autorité d'enquêtes de sécurité allemande BFU, qui avait pour thème :
    - de préparer les membres du réseau à intervenir lors d'un accident majeur ;
    - de fournir des orientations sur le traitement et la communication avec les familles des victimes, la politique et les médias ;
    - de tester et de développer les procédures ENCASIA sur l'assistance mutuelle.

Dans le cadre de l'organisation ECAC (European Civil Aviation Conference), le groupe d'experts sur les enquêtes d'accidents, appelé ACC, a organisé en 2014 une réunion à Stockholm et un « Workshop » à Lucerne sur les enquêtes de sécurité dans un environnement extrême et contraignant.

8.4.2. Coopération dans le secteur maritime

Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2011 a transposé la Directive européenne 2009/18/EC établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes. Dans son art. 10, les Etats Membres ont l'obligation de mettre en place un cadre permanent de coopération (PCF) entre les organismes d'enquête de sécurité. Les règles de fonctionnement de ce cadre de coopération permanente ont été définies par le règlement d'exécution (UE) N°651/2011. Une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer a été définie par le règlement (UE) N° 1286/2011. La 4e réunion du « PCF » s'est tenue en juin 2014 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.

8.4.3. Coopération dans le secteur des chemins de fer

L'agence européenne ferroviaire (ERA) organise plusieurs fois par an des réunions du réseau des entités nationales d'enquêtes « NIB Network ». Ces entrevues sont l'occasion de prendre des décisions au niveau européen en lien avec les entités d'enquête, d'analyser des accidents ferroviaires, d'échanger des informations respectivement des expériences et de garder le contact avec les homologues européens. A travers différents groupes de travail, les

organismes d'enquête étudient les domaines spécifiques d'actualité. Le réseau, dont l'AET fait partie, s'est réuni à deux reprises en 2014 dans les locaux de l'ERA à Valenciennes et à Lille.

En outre, l'ERA a organisé en 2014 des formations relatives au Safety Management System (SMS), ainsi qu'aux déraillements de trains. Ces formations ont été suivies par un enquêteur de l'AET.

8.5. Evènements liés à la sécurité dans les divers domaines de transport en 2014

8.5.1. Aviation civile

7.5.1.1. Rapports publiés en 2014 impliquant des aéronefs immatriculés au Luxembourg

- *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 rendues 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. Le rapport final a été publié par le BEA au mois d'avril 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 décolle 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. Le rapport final a été publié par l'entité PKBWL au mois de juillet 2014.

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'événement est toujours en cours de finalisation.

- *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 est en cours de finalisation.

- *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. La publication du rapport final est prévue pour 2015.

- *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, entrainant 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, entrainant 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. La publication du rapport final est prévue pour 2015.

- *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 entrainant 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. La publication du rapport final est prévue pour 2015.

- *Sortie latérale de piste de l'aéronef de type Cessna C172 immatriculé LX-AIE lors de l'atterrissage sur la piste 24 à l'aéroport de Luxembourg le 24 février 2014 à 14h51 UTC*

L'après-midi du 24 février 2014, vers 13h58 UTC, l'avion de type Cessna C172 immatriculé LX-AIE a décollé de l'aéroport de Luxembourg pour un vol local. Après un vol d'un peu moins d'une heure, l'avion s'est trouvé en étape finale pour un atterrissage sur la piste 24. Peu après le toucher de roues vers 14h51 UTC, le pilote n'arrive plus à contrôler sa trajectoire et l'avion sort de la piste du côté gauche. Lors de cet évènement, l'hélice a été déformée en percutant la piste à plusieurs reprises et l'extrémité de l'aile droite a été endommagée au contact avec la piste.

Une enquête de sécurité a été ouverte et les constatations seront consignées dans un rapport final.

- *Atterrissage dur et sortie latérale de piste de l'aéronef de type Piper PA28-161 Cadet immatriculé LX-AIB lors de l'atterrissage sur la piste 24 à l'aéroport de Luxembourg le 29 mai 2014 à 08h30 UTC*

Le matin du 29 mai 2014, l'avion de type Piper PA28-161 Cadet immatriculé LX-AIB a décollé de l'aéroport de Luxembourg pour effectuer des posés-décollés. Lors du premier circuit d'aérodrome, le pilote a informé la tour de contrôle qu'il fera un atterrissage complet. Lors de l'atterrissage sur la piste 24 vers 8h20 UTC, l'avion a heurté violemment le sol et a rebondi à plusieurs reprises. Le train avant a été déformé lors des contacts avec la piste et l'hélice a été endommagée en percutant la piste plusieurs fois. L'avion est sorti de la piste du côté gauche et s'est immobilisé.

Une enquête de sécurité a été ouverte et les constatations seront consignées dans un rapport final.

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.

- *Collision avec le sol d'un aéronef de type Piper PA28-181 Archer II immatriculé LX-AVA à Volmerange-les-Mines (F) dans un champ de colza lors d'un vol d'instruction le 19 mai 2014 à 09h52 UTC*

Le 19 mai 2014, l'aéronef de type Piper PA28-181 Archer II immatriculé LX-AVA a décollé de l'aéroport de Luxembourg pour un vol d'instruction. L'instructeur avait prévu d'effectuer avec son élève pilote des exercices de panne moteur. Lors d'un de ces exercices, une action involontaire sur la commande des volets a fait que l'avion est entré dans une phase de vol où il était difficile de maintenir une vitesse permettant de stabiliser l'avion en pallier. L'avion a ainsi continué sa descente et est entré en collision avec le sol dans un champ de colza. Personne n'a été blessé, l'avion a subi d'importants dommages.

Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) a ouvert une enquête de sécurité et publiera le rapport final courant 2015. L'AET a désigné un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

- *Incident grave de l'aéronef de type Boeing B747-8R7F immatriculé LX-VCC lors de l'atterrissage à l'aérodrome de Libreville/Léon M'Ba (Gabon) le 24 novembre 2014*

L'avion a effectué un vol régulier de Luxembourg (ELLX) à destination de Libreville (FOOL) en date du 24 novembre 2014. Un atterrissage dur à l'aérodrome de Libreville (Gabon) a donné lieu à une première inspection sur place, suivi d'une seconde inspection à Luxembourg deux jours plus tard. Aucun dommage n'a été trouvé lors de ces deux inspections. Le 2 décembre 2014, l'opérateur a effectué un 'A-Check' au Luxembourg pendant lequel des dommages structurels ont été identifiés.

Après une analyse préliminaire des données de vol, l'atterrissage dur à Libreville a été identifié comme l'évènement à l'origine les dommages détectés ultérieurement au Luxembourg. Le Gabon est ainsi considéré comme Etat d'occurrence au sens de l'Annexe 13 de l'OACI. L'AET a contacté les autorités gabonaises afin de définir les modalités d'une enquête de sécurité.

7.5.1.3. Statistiques pour l'année 2014 dans le secteur de l'aviation civile

CATEGORIE AERONEF	ACCIDENT	INCIDENT GRAVE
> 2250 kg	0	0
<= 2250 kg	2	0
TOTAL	***2***	***0***

8.5.2. Transport maritime et fluvial

7.5.2.1. Evènements dans le secteur du transport fluvial en 2014

Navire	*Description de l'évènement*
GMS Vigilia	Au Mkm 232,7 avant le pont de Remich, la péniche vide en amont s'est échouée à bâbord. Le navire a pu se libérer rapidement par ses propres moyens.
MS Signum	Au Mkm 228,5 la péniche en amont s'est échouée suite à un niveau d'eau notifié à Stadtbredimus de 2,11 m. Aucun dégât n'a été signalé.
Bateau de plaisance	Au Mkm 231,6 un Jetski amarré au ponton côté allemand a été endommagé suite à plusieurs passages d'un bateau de plaisance à vitesse élevée, provoquant des tourbillons et des remous.

Types d'accidents/ incidents	**Abordage**	**Contacts**	**Incendies**	**Chavirages**	**Naufrages**	**Echouages**	**Incidents**	**Homme à la mer**	**Total**	**Equipages**		**Passagers**	
Année										**tués**	**blessés**	**tués**	**blessés**
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**
2014						2	1	1	**4**	**0**	**0**	**1**	**0**

7.5.2.2. Evènements dans le secteur du transport maritime en 2014

En 2014, un total de 563 évènements ont été notifiés à l'AET. Parmi ces évènements, 71 ont fait objet d'une enquête préliminaire et ont été considérés important pour être inclus dans la base de données européenne EMCIP. Les détails des six accidents / incidents graves sont repris ci-dessous.

Navire	**Description de l'évènement**
WESTERLAND	Le porte-conteneur était à l'ancre au port de Kelang (Malaisie) quand des membres d'équipage ont trouvé l'électricien de nationalité russe décédé dans la salle de bain de sa cabine. Après avoir contacté les autorités locales, un docteur a identifié comme cause du décès un arrêt cardiaque suite à un athérome des artères coronaires.
VASCO DA GAMA	Le navire dragueur était en route du Vietnam à destination de Singapour. Lors de travaux d'entretien du tuyau d'aspiration, le soudeur de nationalité indienne devait chauffer le tuyau pour le disloquer. Soudain, un retour de flamme a provoqué une explosion. Le soudeur a enduré des brûlures sévères au visage et aux mains.
E.R. BRAZIL	Le navire cargo était amarré au quai du port de Dhamra. Suite à des courants de marrée forte, toutes les amarres ont été arrachées, forçant le navire à quitter la jetée. En manœuvrant vers un autre point d'accostage, le navire échouait dans le bassin d'évitage. Après s'être dégagé, le navire avait 0,4° de gîte sur tribord et une voie d'eau a été identifiée dans la citerne à ballast N°3. L'inspection sous-marine révélait une ouverture dans le bordé de fond de 740 x 740 mm.
MSC SHENZEN	Pendant que le navire était en cale sèche dans le chantier naval de Chengxi à Nansha (Chine), un employé polonais travaillant pour un sous-traitant a été retrouvé sans vie sur le pont de cale. L'ouvrier électricien devait faire des modifications au système frigorifique situé juste au-dessus de l'endroit où son corps a été retrouvé. Aucun témoin n'a observé la chute.
POSTNIK YAKOVLEV	Le navire dragueur a été remorqué de Batam (Indonésie) à Dampier (Australie). En approchant des côtes australiennes, l'équipage du remorqueur a remarqué que le dragueur prenait une forte gîte. L'équipage est alors monté à bord du dragueur et a trouvé l'atelier submergé suite au disfonctionnement d'une valve.
JUAN SEBASTIANO DE ELCANO	Le navire dragueur était à l'ancre dans la baie de Manille (Philippines) pour des opérations d'entretien régulier. Une des tâches était de mesurer l'épaisseur des parois du bassin de la trémie. Le bassin était rempli d'eau et deux membres de l'équipage (non sécurisés) dans un canot prenaient les mesures des parois supérieures. Afin de prendre les mesures à un niveau inférieur, l'évacuation d'eau par le système de débordement a été activée. L'officier de quart ouvrait les valves sans cependant avoir un contact visuel avec le canot (vue bloquée par les tuyauteries). Les remous provoqués par l'évacuation de l'eau ont fait chavirer le canot et les deux hommes ont été aspirés par le tuyau de débordement en-dessous du navire. Un des deux hommes a pu remonter à la surface de l'eau à côté du navire, tandis que la deuxième personne a été trouvé noyée le lendemain.

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	
Année												**tués**	**blessés**	**tués**	**blessés**
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
2014	10	7	4	1		3	18		17	11	**71**	3	17	0	0

8.5.3. Chemins de fer

En 2014, 20 évènements liés à la sécurité ont été notifiés à l'AET par le gestionnaire d'infrastructure, respectivement par les entreprises ferroviaires concernées.

En ce qui concerne les évènements entraînant le décès de personnes, il s'est avéré après analyses préliminaires que les victimes ont délibérément enfreint les règles d'accès aux voies, montrant ainsi leur volonté à s'exposer au danger et, dans certains cas, très probablement à se suicider. Les évènements comportant des dommages matériels étaient de moindre importance.

En résumé, on peut dire qu'en matière d'évènements liés à la sécurité, l'année 2014 a été relativement calme dans le domaine ferroviaire au Luxembourg.

Le tableau ci-après donne un aperçu des évènements sur le réseau luxembourgeois qui ont été notifiés à l'AET en 2014:

	date	évènement	lieu
1	09/03/2014	Une personne fut happée mortellement par un train.	Gare de Dommeldange, p.k. 20.950
2	15/03/2014	Une personne fut happée mortellement par un train.	Point d'arrêt de Schieren, p.k. 44.939
3	21/03/2014	Une personne fut happée mortellement par un train.	Gare de Clervaux, p.k. 75.750
4	23/03/2014	Un train percuta une voiture avec le réservoir à mazout de la loc et le marchepied du premier wagon.	Poste de bifurcation Brucherberg, p.k. 0.800
5	26/03/2014	Un convoi de marchandises a dépassé le signal fixe principal.	Gare de Dommeldange
6	30/04/2014	Une rame combinée a dépassé le signal fixe de barrage en position d'arrêt ainsi que le sabot de déraillement, ayant eu comme conséquence que le premier essieu de la locomotive a déraillé et le deuxième a reposé sur le sabot de déraillement.	Bettembourg, voie 352
7	12/05/2014	L'avant dernier wagon d'un convoi a déraillé lors d'un mouvement de manœuvre refoulé.	Betrange, aiguille 8
8	07/06/2014	Un convoi de marchandises a dépassé le signal fixe principal.	Gare de Belval
9	19/07/2014	Un train passagers a dépassé le signal fixe principal.	Point d'arrêt de Lamadeleine, p.k. 0.980
10	29/07/2014	Un train passagers a dépassé le signal fixe principal.	Aiguille du poste de transition de Burden, p.k. 50.536
11	15/08/2015	Une personne fut happée mortellement par un train au passage.	Passage à niveau de Haut-Bellain, p.k. 90.319
12	06/09/2014	Lors de travaux de maintenance sur la plaque tournante, le pantographe d'un engin moteur a arraché la caténaire.	Centre de Remisage et de Maintenance
13	22/09/2014	Une personne fut happée mortellement par un train.	Passage à niveau à Schifflange, p.k. 7.219
14	23/09/2014	Une personne fut happée mortellement par un train.	Passage à niveau à Cents, p.k. 3.012
15	03/10/2014	Tamponnement d'un wagon par un 2e wagon.	Bettembourg, voie 222
16	13/10/2014	Tamponnement léger d'une camionnette lors d'un mouvement de manœuvre.	Port de Mertert, voie 32
17	25/10/2014	Franchissement d'un signal fermé lors d'un mouvement de manœuvre.	Differdange, aiguillage 557
18	06/11/2014	Un train passagers dépasse le signal fixe principal.	Gare de Pétange, p.k. 3.395
19	10/11/2014	Tamponnement d'une locomotive par une deuxième locomotive.	Belval, voie 253
20	29/11/2014	Une automotrice dépasse, lors d'un mouvement de manœuvre, le signal fixe principal.	Gare de Luxembourg, p.k. 16.417

7.5.3.1. Statistiques pour l'année 2014 dans le secteur ferroviaire

	catégorie	accidents	incidents graves	incidents	Total par catégorie
A	Avaries aux installations ou au matériel	--	--	--	**--**
B	Dérangements aux installations	--	--	--	**--**
C	Incidents et accidents de manœuvre	--	--	7	**7**
D	Incidents et accidents dans la circulation des trains	--	--	6	**6**
E	Inc. et acc. de véhicules routiers sur les PN et dans les dépendances du service de l'exploitation	--	--	1	**1**
F	Accidents de travail	--	--	--	**--**
G	Accidents de personnes (y compris suicides)	--	--	6	**6**
H	Incendies, explosions	--	--	--	**--**
J	Délits	--	--	--	**--**
K	Evènements naturels	--	--	--	**--**
L	Manifestations, grèves,…	--	--	--	**--**
M	Autres évènements extraordinaires	--	--	--	**--**
	Total par classement	**--**	**--**	**20**	***20 total***

(source : notifications reçues par l'AET)

9. Garage du Gouvernement

A l'issue de l'exercice de 2014, l'unité de sécurité du Garage du Gouvernement est constituée de 19 fonctionnaires de la Police Grand-Ducale, tous détachés par ordre gouvernemental au Ministère du Développement durable et les Infrastructures dont dépend le Département des Transports ayant à charge le Garage du Gouvernement.

Les fonctionnaires ont pour mission d'assurer la sécurité et les déplacements des Membres du Gouvernement et des Hautes Personnalités étrangères accueillies par ces derniers, ainsi que de soutenir les membres du Gouvernement dans l'exécution de leurs tâches dans le cadre de leur fonction.

Le dispositif « sécurité » contient un ensemble de mesures, notamment une analyse permanente des dangers éventuels, qui doivent être prises pour protéger les Ministres contre une attention non désirée ou une agression potentielle.

La participation aux missions diplomatiques, le déplacement en véhicule et l'accompagnement des Membres du Gouvernement sont préparés par les fonctionnaires de l'Unité de Sécurité disposant des compétences nécessaires, en accord avec les prescriptions en vigueur. Un total de 17900 heures relatives à l'exécution des missions officielles a été comptabilisé, dont 2611 heures à l'étranger.

Lors de visites de délégations étrangères, les fonctionnaires de l'Unité de Sécurité prennent en charge le déplacement de l'invité du plus haut rang, en collaboration avec le Service Protocolaire du Ministère des Affaires Étrangères. 533 heures ont été prestées dans le cadre des visites officielles.

La partie administrative, comprenant gestion, préparation des missions, rédaction, formations, entraînement physique, entraînements au tir, entretien des charrois et contrôles SNCT, a produit un total de 8610 heures.

Par ailleurs, le Garage du Gouvernement gère l'ensemble des voitures officielles destinées aux déplacements des Ministres. La plage des numéros d'immatriculation réservée aux voitures officielles du Gouvernement s'étend du CD20 au CD50.

Le charroi du Garage du Gouvernement est constitué de quatre parcs de véhicules à utilisation spécifique.

Le parc de véhicules des Membres du Gouvernement :
Ces voitures sont assignées aux Ministres par le Garage du Gouvernement et sont utilisées par ces premiers comme voiture de fonction. Ce parc est composé de 18 véhicules, âgés entre 0 à 5 ans.

Le parc de véhicules pour les visites officielles :
Ces voitures de service sont prévues uniquement à des fins protocolaires. Elles peuvent servir de voitures de remplacement uniquement en cas de nécessité urgente et selon leur disponibilité. 5 véhicules sont exploités pour ce genre de mission, âgés entre 3 à 8 ans.

Le parc de véhicules pour les permanences :
Ces voitures de service servent principalement de voitures de remplacement aux véhicules de fonction des Membres du Gouvernement, ainsi qu'aux déplacements des fonctionnaires

du Garage du Gouvernement dans l'exercice de leur fonction. Ce parc contient 6 véhicules, âgés entre 5 à 12 ans.

Le parc de véhicules pour la formation « maitrise du volant » :
Ces voitures de service non-immatriculées ne doivent être utilisées que sur les terrains désignés dans le cadre des entraînements en collaboration avec l'Unité Spéciale de la Police Grand-Ducale. 8 véhicules sont exploités à cette fin, âgés entre 10 et 15 ans.
Le charroi du Garage du Gouvernement a parcouru 707000 km en 2014.