



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

Département de la mobilité  
et des transports



# Rapport d'activité 2020

Juin 2021

Le présent rapport énonce les travaux que le **Département de la mobilité et des transports** du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics a réalisé au cours de l'année 2020.

Afin de tenir compte de ces adaptations, le présent rapport a été publié au mois de juin 2021 par ledit Département.

Juin 2021

**Ministère de la Mobilité et des Travaux publics**  
**Département de la mobilité et des transports**

4, Place de l'Europe  
L-1499 Luxembourg

*Adresse postale:*  
L-2938 Luxembourg

*Sites officiels :*  
[www.gouvernement.lu](http://www.gouvernement.lu)

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

**[www.transports.lu](http://www.transports.lu)**  
[www.guichet.lu](http://www.guichet.lu)  
[www.luxembourg.lu](http://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](http://www.transports.lu)** (redirection vers l'URL <https://transports.public.lu/fr.html>), site du Département de la mobilité et des transports.

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

Grand-Duché de Luxembourg

# DEPARTEMENT DE LA MOBILITE ET DES TRANSPORTS

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>CIRCULATION ET SECURITE ROUTIERES .....</b>	<b>5</b>
1.1.	LA FORMATION ET L'ÉDUCATION ROUTIERES .....	5
1.2.	LES ACTIVITES AU NIVEAU DE L'UNION EUROPÉENNE .....	21
1.3.	LE TRAVAIL LEGISLATIF, REGLEMENTAIRE ET CONSULTATIVE EN MATIERE DE CIRCULATION ROUTIERE ..	23
1.4.	ORGANISATION DES SERVICES DE TAXIS .....	24
<b>2.</b>	<b>DIRECTION DE LA TECHNIQUE AUTOMOBILE .....</b>	<b>29</b>
2.1.	LE PARC DES VEHICULES ROUTIERS IMMATRICULES AU LUXEMBOURG .....	30
2.2.	L'HOMOLOGATION AUTOMOBILE ET LA CERTIFICATION GENERALE .....	37
2.3.	LES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS .....	41
2.4.	LA DECARBONISATION .....	41
2.5.	LES ACTIVITES AU NIVEAU EUROPEEN ET INTERNATIONAL .....	45
2.6.	LE TRAVAIL LEGISLATIF, REGLEMENTAIRE ET CONSULTATIF EN MATIERE DE TECHNIQUE AUTOMOBILE ..	45
2.7.	QUESTIONS PARLEMENTAIRES ET PETITIONS ORDINAIRES .....	51
<b>3.</b>	<b>DIRECTION DES CHEMINS DE FER .....</b>	<b>53</b>
3.1.	LES INITIATIVES LEGISLATIVES .....	53
3.2.	LES ACTIVITES .....	53
3.3.	LES ACTIVITES DU SERVICE QUALITE .....	59
3.4.	LES ACTIVITES DE LA DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES .....	66
3.5.	LES ACTIVITES DE LA DIRECTION ACTIVITES VOYAGEURS .....	68
3.6.	LES ACTIVITES FRET DU GROUPE CFL .....	74
3.7.	LES ACTIVITES DE LA DIRECTION GESTION INFRASTRUCTURE .....	78
3.8.	ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER (ACF) .....	96
<b>4.</b>	<b>TRANSPORTS PUBLICS .....</b>	<b>115</b>
4.1.	GENERALITES .....	115
4.2.	RGTR .....	115
4.3.	TRANSPORTS INTERNATIONAUX .....	125
4.4.	VERKEIERSVERBOND .....	125
<b>5.</b>	<b>TRANSPORTS AERIENS .....</b>	<b>134</b>
5.1.	DIRECTION DES TRANSPORTS AERIENS (DTA) .....	134
5.2.	DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE (DAC) .....	138
5.3.	ADMINISTRATION DE LA NAVIGATION AERIENNE (ANA) .....	140
5.4.	AEROPORT DE LUXEMBOURG : LUX-AIRPORT .....	142
<b>6.</b>	<b>NAVIGATION INTERIEURE .....</b>	<b>144</b>
6.1.	ACTIVITE LEGISLATIVE .....	145
6.2.	ACTIVITES INTERNATIONALES .....	147
6.3.	SERVICE DE LA NAVIGATION FLUVIALE .....	154

6.4.	SOCIETE DU PORT DE MERTERT S.A. ....	165
<b>7.</b>	<b>TRANSPORTS ROUTIERS.....</b>	<b>168</b>
7.1.	ACTIVITE JOURNALIERE.....	168
7.2.	ACTIVITE AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE.....	171
7.3.	ACTIVITE AU NIVEAU INTERNATIONAL.....	172
7.4.	LA PANDEMIE COVID-19.....	174
7.5.	TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES ET DE DENREES PERISSABLES.....	175
<b>8.</b>	<b>STRATEGIE ET PLANIFICATION.....</b>	<b>180</b>
8.1.	PLAN NATIONAL DE MOBILITE.....	180
8.2.	OBSERVATOIRE DE LA MOBILITE.....	180
8.3.	STRATEGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT ET PARKING-RELAIS (P&R).....	180
8.4.	PROMOTION DU VELO COMME MODE DE TRANSPORT.....	181
8.5.	APPROCHE MULTIMODALE POUR LES PROJETS ROUTIERS.....	183
8.6.	TRAM.....	184
8.7.	RGTR.....	186
8.8.	MOBILITE TRANSFRONTALIERE.....	187
8.9.	CELLULE MODELE DE TRANSPORT.....	190
<b>9.</b>	<b>ADMINISTRATION DES ENQUÊTES TECHNIQUES (AET).....</b>	<b>191</b>
9.1.	CONTEXTE GENERAL.....	191
9.2.	CONTEXTE FONCTIONNEL.....	191
9.3.	FORMATIONS.....	191
9.4.	COOPERATION AU NIVEAU NATIONAL, EUROPEEN ET INTERNATIONAL.....	192
9.5.	EVENEMENTS LIES A LA SECURITE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE EN 2019.....	194
9.6.	TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX.....	198
9.7.	CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS.....	202
9.8.	EVENEMENTS LIES A LA SECURITE DANS LE SECTEUR DE LA CIRCULATION DE VEHICULES SUR LES VOIES PUBLIQUES.....	205
<b>10.</b>	<b>SERVICE DE PROTECTION DU GOUVERNEMENT.....</b>	<b>205</b>
10.1.	MISSIONS.....	206
10.2.	CHARROI DU SERVICE DE PROTECTION DE GOUVERNEMENT.....	207

# 1. Circulation et sécurité routières

## 1.1. La formation et l'éducation routières

### 1.1.1. Sensibilisation et sécurité routières

En ligne avec la politique gouvernementale des dernières années en matière de sécurité routière, le Département de la Mobilité et des Transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, a misé sur la continuité en matière de prévention et de sensibilisation routières par l'organisation en 2020 de plusieurs actions et campagnes de sensibilisation.

Toutes les campagnes de sensibilisation des dernières années peuvent être consultées sur le site internet du Ministère – Portail des Transports : <https://transports.public.lu/fr/campagnes.html>



Comme déjà pour la période de 2014-2018, les acteurs nationaux concernés en la matière ont été réunis dans le cadre d'une "Table ronde sur la sécurité routière au Luxembourg" qui a été lancée pour une première fois en février 2014 et renouvelée en 2019 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics François Bausch pour la période de 2019-2023. Cette table ronde a élaboré un plan d'action national "sécurité routière", comprenant au total une trentaine de mesures en vue de réduire le nombre des accidents de la route. Comme le plan précédent, ce plan contient des mesures préventives ainsi que des mesures à caractère répressif. En date du 16 novembre 2020 les membres de la table ronde se sont réunis par Visioconférence afin de faire le point sur la mise en œuvre des différentes mesures.

En outre, considérant que l'année 2018 était également marquée par un nombre important d'accidents mortels impliquant des motocyclistes, un plan d'action visant explicitement la sécurité des motocyclistes a été élaboré. Ce plan prévoit 13 mesures spécifiques comme l'intensification des contrôles, la sensibilisation des motocyclistes, l'implantation de nouveaux panneaux signalant aux motocyclistes des tronçons dangereux, l'amélioration de la formation des motocyclistes ou encore un nouveau marquage pour motocyclistes les incitant de choisir une trajectoire plus sûre. En 2019 et 2020, la grande majorité des mesures du plan moto a été mis en œuvre.



En marge de ce plan d'action, une campagne de sensibilisation a été lancée au printemps 2020 visant spécifiquement la conduite sous l'influence d'alcool. Dans ce contexte, l'AVR a, avec le soutien du Ministère, produit un spot ensemble avec le réalisateur Andy Bausch en recourant à des acteurs professionnels.



Dû à la pandémie de la COVID 19, l'organisation des formations « Fit for your bike? » n'a pas été possible.

De manière générale, beaucoup de manifestations ont dû être annulées au cours de l'année à cause des restrictions sanitaires en vigueur dans le cadre de la COVID 19.

Comme toutes les années, le Ministère a participé à la commémoration des victimes de la route par l'AVR qui se tient traditionnellement le 2<sup>e</sup> weekend en novembre au Monument national des victimes de la route dans la commune de Junglinster.

Pour les chiffres détaillés sur le bilan de la sécurité routière de l'année passée il est renvoyé au document de la conférence de presse y relative ainsi qu'aux données exhaustives publiées par le STATEC.

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

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 société 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**.

- 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 duplicatas 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.

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

Année	1 <sup>ère</sup> délivrances	Extensions	Renouvellements	Transcriptions	Duplicata	Enregistrements	Total	Taux d'évolution annuel
2014	6 171	2 946	35 253	4 529	7 640	2 442	58 981	
2015	6 361	3 207	35 954	4 549	5 942	1 993	58 006	-1,7%
2016	6 059	3 326	32 726	5 023	5 842	1 695	54 671	-5,7%
2017	5 996	3 454	31 555	5 613	6 162	1 857	54 637	-0,1%
2018	6 225	3 648	32 443	6 513	6 317	2 043	57 189	4,7%
2019	5 861	3 807	29 725	7 657	6 337	2 011	55 398	-3,1%
2020	5 419	3 926	31 743	6 709	6 519	1 752	56 068	1,2%
<b>Evolution p.r. à 2019</b>	-7,5%	3,1%	6,8%	-12,4%	2,9%	-12,9%		

Malgré une augmentation des dossiers de renouvellements (+ 6,8%), on peut constater une baisse importante dans les dossiers de première délivrance (- 7,5%) ainsi que sur les dossiers de transcription et d'enregistrement. Ces baisses peuvent être imputées aux événements liés à la pandémie du Coronavirus. En effet, suite aux mesures réglementaires dans le cadre de la lutte contre le Covid-19, le nombre de dossiers reçus/traités a très fortement baissé, voir stoppé en particulier sur les mois de mars et avril 2020. Pour le détail des opérations relatives au permis de conduire telles que les renouvellements, les extensions, les renouvellements ainsi que les transcriptions, il est renvoyé au rapport de gestion de la SNCA.

Des duplicatas de permis de conduire (**6 519**) ont été délivrés pour les raisons suivantes :

RAISON	Nombre
Vol	702
Perte	2 135
Destruction	360
Autres <sup>(4)</sup>	3 322

En ce qui concerne les certificats de conducteur de marchandises dangereuses (**ADR**), la situation a évolué au cours des dernières années comme suit :

Année	1 <sup>ère</sup> délivrance	Renouvellement
2014	129	238
2015	116	210
2016	128	180
2017	138	329
2018	117	199
2019	131	212
2020	108	122

- Les examens théoriques

Au cours des sept 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	Evolution	Réussites		Recalages	
			Nombre	Taux	Nombre	Taux
2014	9865		8786	89,1%	1079	10,9%
2015	9813	-0,53%	8715	88,8%	1098	11,2%
2016	9298	-5,25%	8305	89,3%	993	10,7%
2017	9924	6,73%	8497	85,6%	1427	14,4%
2018	10 353	4,32%	8 741	84,4%	1 612	15,6%
2019	10 503	1,45%	8 798	83,8%	1 705	16,2%
<b>2020</b>	<b>10 716</b>	<b>2,03%</b>	<b>9 375</b>	<b>87,49%</b>	<b>1 341</b>	<b>12,51%</b>

<sup>4</sup>Autres :

- 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

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

	TOTAL (TRPDC <sup>(5)</sup> )		Examens par ordinateur		Examens oraux	
2020	10 716		10 529		187	
Réussites	9 375	87,5%	9 314	88,5%	61	32,6%
Échecs	1 341	12,5%	1 215	11,5%	126	67,4%

Le taux de recalage est resté relativement stable entre 2011 et 2016. Néanmoins, on peut constater une baisse du taux de recalage depuis 2019, pour se situer en 2020 à 12,50 %, alors même que l'examen théorique n'a subi aucun changement majeur (ni dans la forme, ni dans le fond) pendant cette période.

- Les examens pratiques

Au cours des sept dernières années, le nombre des examens pratiques pour l'obtention d'un permis a évolué comme suit:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Évolution 2019-2020
<b>TOTAL</b>	14 402	15 826	15 918	15 193	15 597	15 765	14 195	-10,0%
<b>dont cat. 'B'</b>	12 256	13 147	12 979	12 118	12 441	12 457	11 066	-11,17%
<b>dont conduite accompagnée</b>	3 753	3 661	4 254	3 941	4 030	4 360	4 205	-3,6%
	30,6%	27,8%	32,8%	32,5%	32,4%	35,0%	38,0%	

En 2020, le nombre des candidats au permis de conduire de la catégorie 'B' (11 066) a représenté à lui seul 78 % des examens à passer. Les conducteurs ne paraissent en effet faire l'apprentissage et passer l'examen pour une catégorie autre que la catégorie 'B' que dans les cas où ils ont effectivement besoin d'un tel permis, ceci en raison de l'investissement financier important que représente en général l'extension de la validité d'un permis de conduire à 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 pour atteindre en 2020 un taux de 38 %.

Un aperçu détaillé sur les résultats des examens pratiques peut être consulté dans le rapport de gestion de la SNCA.

De 2008 à 2011, le taux de réussite à l'épreuve de conduite pratique avait progressivement diminué. Une inversion de tendance a toutefois eu lieu en 2012, où le taux de réussite est remonté à 55 %. Cette tendance est toujours confirmée en 2020 où le taux de réussite s'établit à 58,9 %. Il en est par contre tout autrement pour les candidats-conducteurs ayant opté pour la conduite accompagnée, pour lesquels ce taux a chuté de 75,6 % en 2011 à 59,9 % en 2013. Cette évolution négative semble être un corollaire de la hausse importante du nombre de candidats ayant opté pour la conduite accompagnée. Depuis 2013, les résultats des examens sous le régime de la conduite accompagnée oscillent en moyenne autour de 60 % de réussites.

- Les cartes à mémoire pour les tachygraphes digitaux

Depuis leur introduction en septembre 2005 et en vertu des exigences afférentes du Règlement (CE) n°2135/98 modifiant le règlement (CEE) n°3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, la société gère la délivrance des cartes à mémoire électronique pour les tachygraphes digitaux.

Ces cartes sont requises 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).

Pour le détail des cartes délivrées, il est renvoyé au rapport de gestion de la SNCA.

### **1.1.3. Le contentieux lié au permis de conduire**

- 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 des activités au cours des sept dernières années.

### Activités de la Commission spéciale des permis de conduire

Année	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Séances	110	94	67	81	71	80	125
Personnes convoquées, dont stagiaires	450 25	379 13	232 14	259 15	222 4	241 9	330 13
Retraits du permis de conduire, dont stagiaires	75 9	51 2	41 1	37 1	32 0	55 2	82 2
Refus de délivrance ou de renouvellement	33	15	22	21	15	17	40
Restrictions du droit de conduire	59	55	21	18	13	14	9
Restitutions intégrales du permis	81	89	96	68	50	47	33
Restitutions partielles du permis	22	6	11	4	2	6	2
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	15	18	31	12	4	2	0
Autres	179	107	77	115	79	71	79
dont examens de contrôle	118	66	35	73	46	41	55
accords demande en obtention	61	41	42	42	33	30	24

Il résulte du tableau ci-dessus, que les activités de la Commission spéciale au cours de 2020 sont en progression par rapport à l'année 2019.

Cette progression est due au volume des demandes en vue de l'obtention d'un permis de conduire luxembourgeois par voie de transcription d'un permis de conduire délivré par un pays tiers à l'Espace Economique Européen. Souvent, les permis de conduire délivrés par les pays tiers sont soit périmés soit falsifiés. Leurs titulaires doivent donc être entendus dans leurs explications et moyens de défense, conformément à la procédure administrative non-contentieuse, avant qu'une décision quant à leur demande sera prise.

Les dossiers révélant des problèmes de consommation de drogues et d'alcool sont très souvent transférés à la Commission médicale en vue d'obtenir un, voire plusieurs avis médicaux complémentaires. Le suivi desdits dossiers sera par après assuré par la Commission médicale.

Le nombre total d'arrêtés pris sur base d'un avis émis par la Commission spéciale s'élève à 202, 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 de rajouter 28 arrêtés pris sur base du dossier, ayant eu une incidence favorable sur le permis de conduire des personnes intéressées et ne nécessitant pas leur présence devant la Commission spéciale.

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

En cas d'interdiction de conduire partielle, le Service contentieux gère la base de données des permis de conduire avec limitations. La délivrance des titres physiques est cependant assurée par la SNCA.

Enfin, pour être complet, il importe de savoir que le Service contentieux a fait procéder en 2020 à 379 enquêtes, effectuées par la Police grand-ducale. Ces enquêtes sont diligentées, soit en vue de la prise d'une éventuelle mesure administrative, soit dans le contexte d'un contrôle nécessaire pour évaluer le comportement de chauffeurs aux antécédents en matière d'infractions au Code de la Route.

Fidèle à son principe de prévention, le Service contentieux a adressé en 2020 quelques 187 avertissements écrits à des conducteurs stagiaires ou autres, afin d'attirer leur attention sur le comportement négatif en matière de conduite automobile.

- La Commission médicale

Pour l'année 2020, 1.609 personnes ont été convoquées à 138 séances de la Commission médicale et plus de 6.500 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, il a été procédé à 122 examens de contrôle pratique. Pour ce qui est des demandes en obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, les personnes intéressées sont examinées, le cas échéant, en vue de vérifier si leur handicap est susceptible d'influer sur leurs capacités de conduire. Les avis émis par la Commission médicale sont soumis au ministre en charge des Transports pour décision.

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

### Activités de la Commission médicale

Statistiques générales	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de séances	167	158	137	140	138
Nombre de personnes convoquées	1.123	1.175	1.399	1.605	1.609
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	2.414	2.339	2.319	2.564	2.508
Dossiers soumis à la Commission médicale					
Nombre total de dossiers	6.103	5.913	6.525	6.841	6.528
Dont première obtention d'un permis	111	107	158	139	186
Extension de catégorie du permis	86	60	96	108	103
Transcription d'un permis	44	38	72	105	125
Renouvellement d'un permis	2407	2.175	2.531	2.522	2.842
Dispense du port de la ceinture de sécurité	2	0	3	0	0
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc.)	161	143	196	169	175
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	2.873	2.950	2.964	3.399	2.543
Réexamens périodiques	355	363	419	356	359
Restant à traiter (situation au 31.12.)	64	77	86	43	195
Dossiers avisés par la Commission médicale					
Notés pour réexamen périodique	346	274	456	466	447
Classés	2.970	2.732	3.142	3.142	3.490
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	556	612	638	791	700
dont renonciation volontaire de la part du titulaire	275	292	332	399	398
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	108	87	121	101	98
Mainlevées partielles et restitutions	135	161	151	170	190

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une légère régression surtout au niveau des demandes en vue de l'obtention des cartes de stationnement pour des personnes handicapées. Le nombre de dossiers carte de stationnement pour personnes handicapées s'élève à 2.543 dossiers en 2020 contre 3.399 dossiers en 2019. Ceci semble être dû à la pandémie et à la fermeture temporaire des cabinets médicaux au printemps 2020.

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 2020, 1068 arrêtés ministériels ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 190 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire.

En 2020 ce sont 398 personnes qui ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore valable.

#### **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, et, le cas échéant, vérifie en même temps l'aptitude à conduire des personnes titulaires d'un permis de conduire en cours de validité.

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

	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de demandes dont	2.873	2.950	2.964	3.399	2.543
Nouvelles demandes	1.541	1.587	1.664	1.679	1.111
En renouvellement	1.050	1.122	1.073	1.507	1.244
Duplicata	57	59	60	67	49
Refus	225	182	167	146	139
Total des cartes « Institutions »	69	48	65	150	82
En circulation au 31.12.	316	314	307	386	391

#### **1.1.5. Examens théoriques « apprenti-instructeur »**

Le « Service Contentieux et Permis à points », a convoqué en 2020 un total de 50 candidats « apprenti-instructeur ».

15 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 17 ont échoué, 3 ont été refusés et 15 personnes ne se sont pas présentées.

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

#### **1.1.6. Agréments ministériels 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 2020, 124 agréments ont été délivrés.

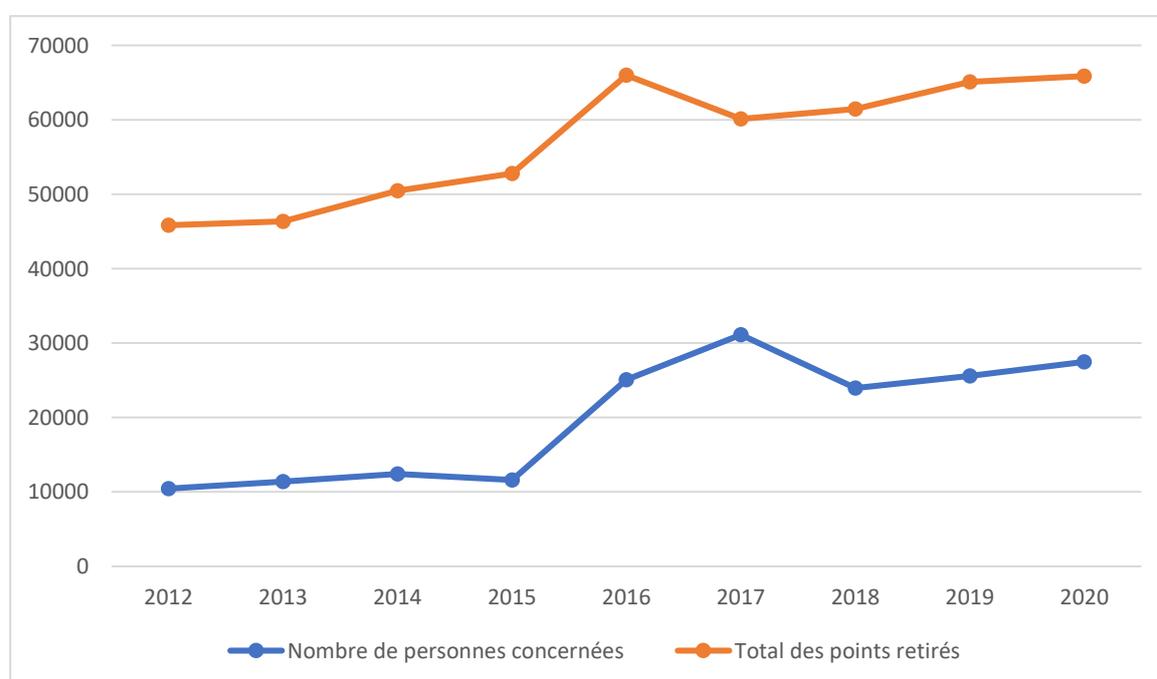
### 1.1.7. Le permis à points

L'année 2020 est marquée par une augmentation du nombre de points retirés par rapport à l'année 2019. En effet, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et le 31 décembre 2020, 65.860 points ont été retirés, contre 65.095 points pour l'année 2019.

Les chiffres précités incluent les points déduits sur base d'avertissements taxés et de condamnations judiciaires.

Parallèlement le nombre de titulaires d'un permis de conduire ayant fait l'objet d'une réduction de points a lui aussi augmenté et représente 27.476 personnes (multi-infractionnistes compris), contre 25.587 personnes pour l'année 2019.

Evolution des dossiers traités



- Les avertissements taxés

Au courant de l'année 2020, 43.356 points ont été retirés suite au paiement de la taxe de 21.678 avertissements taxés. Dans ce contexte, il échet de relever que le retrait de points intervient au moment où le contrevenant s'acquitte de la taxe de l'avertissement taxé.

Il est à 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 26.598 points (61,35%) du nombre total de points retirés suite à des avertissements taxés.

L'utilisation d'un téléphone au volant a entraîné le retrait de 5572 points (14,35%) en l'année 2020.

Suivent, par ordre décroissant, le défaut du port de la ceinture de sécurité, 1672 points (3,86%), l'usage d'un véhicule routier non-couvert par un certificat de contrôle technique valable, 2.118 (4,88%), l'inobservation d'un signal d'interdiction ou de restriction « Accès interdit », 1.348 points (3,11%) et l'inobservation d'un signal lumineux rouge, 1.084 (2,50%). Pour l'année 2020, 20.033 personnes (différentes) ont fait l'objet d'un retrait de points suite au paiement de la taxe d'un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, 11.242 personnes (56,11%) sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois, tandis que 8.791 personnes (43,88%) sont titulaires d'un permis de conduire étranger.

- Les condamnations judiciaires

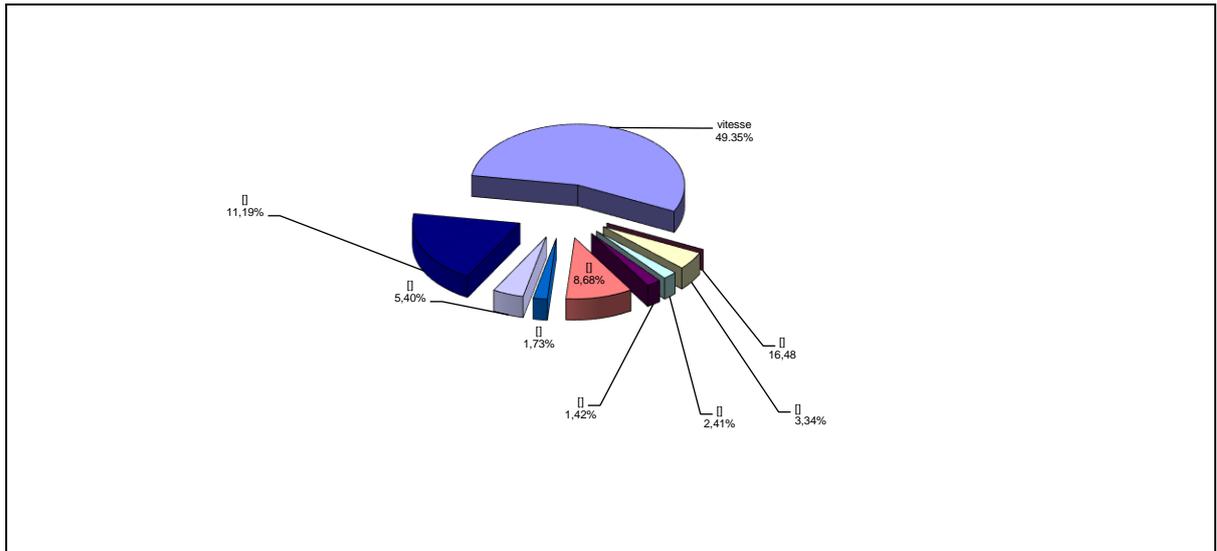
En 2020, 5.534 condamnations judiciaires furent prononcées et ont entraîné le retrait de 22.504 points.

Les infractions principales retenues sont les suivantes :

- alcool	10.852 points (48,22%)
- vitesse	5.904 points (26,23%)
- délit de fuite	984 points (4,38%)
- défaut d'assurance	1.588 points (7,05%)
- conduite malgré une i.c. /retrait	920 points (4,09%)
- conduite sous l'influence de drogues	774 points (3,44%)
- autres	1.482 points (6,59%)

- Les points (avertissements taxés et jugements confondus)

Du total de 65.860 points qui ont été déduits pendant l'année 2020, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent 32.502 points, soit (49,35%). 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 10.852 points, c'est-à-dire (16,48%). L'utilisation d'un téléphone au volant a entraîné le retrait de 5.716 points (8,68%). Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 2.202 points, ce qui équivaut à (3,34%). Suivent par ordre décroissant, la mise en circulation d'un véhicule qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de 3.554 points (5,40%) et la mise en circulation d'un véhicule non assuré a entraîné le retrait de 1588 points (2,41%). L'inobservation d'un signal lumineux rouge a entraîné le retrait de 1.138 points (1,73%). Le nombre de points déduits suite à un délit de fuite s'élève à 984 points, ce qui équivaut à 1,42%. Les autres infractions ont entraîné un retrait de 7.370 points (11,19%).



L'alcool au volant et la vitesse excessive, demeurant de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de (65,83%) des retraits de points opérés en 2020, ce qui se matérialise par 43.357 points.

- Les capitaux de points

En 2020, 450 suspensions du droit de conduire pour solde de points nul ont été prononcées. En contrepartie, 199 personnes ont recouvré le droit de conduire à l'échéance des 12 mois de suspension (N.B. Il s'agit uniquement des personnes dont la suspension du droit de conduire a été levée en 2020 après avoir subi une suspension administrative de 12 mois l'année précédente).

Les suspensions du droit de conduire ont connu depuis l'année 2010 une progression significative :

Année	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
	450	385	380	404	369	257	246	261	304	321	274

Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et le 31 décembre 2020, 18.427 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.

- Les récidivistes<sup>2</sup>

Le tableau ci-dessous illustre le nombre des conducteurs ayant commis plus d'une infraction en matière de permis à points :

<sup>2</sup> La définition d'un récidiviste dans le cadre du tableau ci-dessus : Un conducteur ayant commis plus d'une infraction entraînant une perte de points entre le 01/01/2017 et le 31/12/2019

au 31/12/2020	retrait de points encouru
1743	à 2 reprises
467	à 3 reprises
127	à 4 reprises
36	à 5 reprises

- Les informations en matière de permis à points

Au courant de l'année 2020, 26.834 courriers recommandés ont été envoyés suite à une réduction de points, dont 8.184 (30,49%) lettres à destination d'adresses étrangères.

En 2020, 18.419 lettres d'information ont été adressées à des titulaires d'un permis de conduire, suite au rétablissement du nombre initial de 12 points.

- Les cours de formation

Au courant de l'année 2020, 376 personnes ont suivi un cours de formation facultatif au CFC à Colmar-Berg (récupération de 3 points), tandis que 290 personnes ont suivi une formation obligatoire en vue de se voir restituer le droit de conduire (suite à la perte de l'ensemble des 12 points).

- Les retraits de points par tranches d'âge

#### Réductions de points par tranches d'âge

	-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	+ 55 ans
326.176 personnes	19.228	76.053	86.641	78.965	65.289
	5,89%	23,32 %	26,56 %	24,21 %	20,02 %

### **1.1.8. La coopération avec le Centre de Formation pour Conducteurs**

Depuis son ouverture le 12 juin 1996, le Centre de Formation pour Conducteurs a accueilli 146.843 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 64.680 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2020, les stages de conduite se sont repartis comme suit :

	Nombre de participants	Evolution (%) 2019-2020
Catégorie A	539	- 25,23 %
Catégorie B	5.433	- 9,61 %
Police	456	- 31,58 %
Camions, Bus, (Armée, Administration des services de secours, ARO)	10	- 1060,00 %
Permis à points	678	- 1,18 %
Volontaires et sociétés, événements	211	- 1463,98 %
<b>Formation professionnelle</b>		
Formation continue	1.530	- 6,47 %
Qualification initiale (accélérée)	356	- 41,85 %
<b>TOTAL :</b>	<b>9.213</b>	<b>- 31,58 %</b>

La quantité de cours effectués a été impactée de façon significative par la pandémie du Covid-19 avec une suspension de toutes les formations dans la période de mi-mars à mi-mai 2020 et dans les mois suivants par une capacité limitée dû aux mesures sanitaires mises en place pour lutter contre la pandémie. La majorité des événements programmés ont été annulés et les cours volontaires ont été limités pour se concentrer seulement sur les cours obligatoires.

- Formation Professionnelle des conducteurs d'autobus/autocars et de poids lourd (Code 95)

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

En 2020, **189** candidats ont terminé avec succès leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de bus et d'autocars et **167** leur formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de camions.

En plus, **542** candidats ont participé à une formation continue pour chauffeurs de bus et d'autocars et **988** candidats ont participé à une formation continue pour chauffeurs de camions.

- Kuck & Klick

Le programme éducatif « Kuck & Klick » pour la première année du cycle 2 de l'enseignement fondamental, se concentre sur la sensibilisation des jeunes comme piétons et comme passagers. Le programme sous la tutelle des Ministres en charge respectivement de la Mobilité et de l'Education Nationale, a été présenté en 2020 dans **91 classes** (avec 20 élèves en moyenne) de **16 communes** à travers le Grand-Duché.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, une subvention de l'AAA (120 € TTC par classe) est allouée aux communes. Ce programme a aussi été impacté de façon significative par la pandémie avec une annulation de plus de 50% des événements.

- Mobilité et Sécurité sur la Route (MSR)

Dans le cadre du programme éducatif « Mobilité et Sécurité sur la Route », le Centre a contribué au développement et à la mise en place des fiches pédagogiques transdisciplinaires pour les classes de 3e de l'enseignement secondaire. Initié en 2001 par le Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle en collaboration avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, le programme a comporté des interventions avec une partie théorique et une partie pratique, organisées dans les établissements scolaires. Près de 150 élèves par établissement assistent à un programme, organisé en collaboration avec la Police Grand-Ducale, la Protection Civile et l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg.

Dû à la pandémie du Covid-19 seulement 2 événements ont pu être organisés dans la période de janvier à février 2020.

- Permis à points

Suite à l'entrée en vigueur du permis à points le 1<sup>er</sup> 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 2020, **376** candidats ont participé à ces cours de récupération de trois points. Des cours d'une durée de 18 heures avec audit sur route pour récupérer le permis de conduire ont été donnés au cours de l'année 2020 avec **290** participants.

Pour les chiffres plus détaillés relatifs au présent chapitre il est renvoyé au rapport d'activité du CFC.

## **1.2. Les activités au niveau de l'Union Européenne**

### **1.2.1. Sécurité routière**

En mai 2018, la Commission européenne a adopté le troisième paquet mobilité. Ce paquet propose entre autres un cadre pour la politique de sécurité routière de l'Union pendant la prochaine décennie. Ce programme tient compte du fait que les statistiques récentes sur la sécurité routière à l'échelle de l'UE démontrent que la diminution du nombre de décès sur les routes européennes stagne et que l'objectif de réduire de moitié le nombre de morts sur la route d'ici 2020 n'a pas pu être réalisé.

Partant, afin d'inverser la tendance, ce plan propose tout un arsenal de mesures pour pouvoir atteindre l'objectif fixé dans la déclaration de Valette: diviser par deux le nombre de personnes gravement blessées suite à un accident de la route de 2020 à 2030.

Ainsi, la Commission européenne a mis en place une personne spécifiquement en charge de la sécurité routière, Monsieur Matthew Baldwin – Coordinateur européen pour la Sécurité routière et la Mobilité durable qui préside le groupe à haut niveau sur la Sécurité routière au sein duquel deux agents du ministère représentent le Luxembourg. Ce groupe se réunit jusqu'à 6 fois par an.

En outre, les travaux en vue de l'introduction de « Key performance indicators » afin de mieux pouvoir mesurer la sécurité routière dans les différents Etats membres ont été poursuivis. De plus, la Commission a annoncé une révision des directives relatives au permis de conduire et la poursuite des infractions transfrontalières.

Au plan international, une délégation luxembourgeoise présidée par Monsieur le Ministre Bausch a participé à la 3<sup>e</sup> Conférence ministérielle sur la Sécurité Routière qui a eu lieu sous l'égide de la OMS les 19 et 20 février 2020 à Stockholm.

### **1.2.2. Formation pour conducteurs professionnels**

Une modification des dispositions de la directive 2003/59 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs est entrée en vigueur (partiellement) le 23 mai 2020. En

2020, plusieurs réunions ont eu lieu afin de préparer cette transposition, notamment en ce qui concerne la mise en place de la banque de données européenne pour le CPC qui est prévue pour 2021.

### **1.2.3. Péage routier**

En date du 31 mai 2017, la Commission européenne a présenté une proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Lors de plusieurs réunions, le groupe de travail du Conseil a examiné ladite proposition. En gros, la proposition vise à renforcer le principe du pollueur-payeur en élargissant le champ d'application de la directive, l'abandon à moyen terme des vignettes et de ne plus baser les systèmes de péage sur les émissions CO<sub>2</sub> des véhicules.

En 2018, ni la présidence bulgare et ni la présidence autrichienne n'ont fait avancer le dossier.

En 2019, malgré de maints efforts avec une multitude de réunions des présidences roumaine et finlandaise aucun accord n'a pu être trouvé dans ce dossier.

En décembre 2020, la présidence allemande a finalement réussi de trouver un compromis avec les EM sur ce texte qui maintenant va être négocié avec le Parlement européen.

### **1.2.4. Réglementation Omnibus I**

Afin de tenir compte des effets de la pandémie du COVID-19, le règlement (UE) 2020/698 du 25 mai 2020 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation du COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports a permis aux Etats membres de prolonger certains documents (tels que le permis de conduire ou encore les cartes pour conducteurs professionnels) sans les formalités administratives habituelles pendant la période du 1<sup>er</sup> mars jusqu'au 30 septembre.

### **1.2.5. Commission économique pour l'Europe Comité des transports intérieurs auprès des Nations Unies à Genève groupe d'experts de la signalisation routière**

Le Ministère représente le Luxembourg depuis de maintes années à Genève auprès des Nations Unies dans plusieurs groupes de travail qui siègent en général bi-annuellement.

Il s'agit notamment du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP1) ainsi que du groupe d'experts de la signalisation routière, instauré par le Forum mondial de la sécurité routière.

Ce dernier groupe analyse entre autres la conformité des signalisations nationales avec la signalisation prévue par la Convention de 1968 sur la signalisation routière et poursuit la formulation de propositions de modifications.

### **1.3. Le travail législatif, réglementaire et consultative en matière de circulation routière**

#### **1.3.1. Le volet « législation »**

Au cours de l'année écoulée, les lois et règlements suivants ont été édités :

- Loi du 5 août 2020 modifiant la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.
- Règlement grand-ducal du 5 août 2020 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.
- Règlement grand-ducal du 8 avril 2020 portant introduction de mesures relatives à la validité des certificats de formation pour conducteurs professionnels.

- Règlement grand-ducal du 19 décembre 2020 modifiant

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

2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ;

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

4° le règlement grand-ducal modifié du 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.

#### **1.3.2. La Commission de Circulation de l'Etat**

La Commission de Circulation de l'Etat regroupe une multitude de groupes de travail en charge d'élaborer la législation routière ou d'émettre des avis sur des thématiques spécifiques.

Ainsi, le groupe de travail « *GT Statistiques* » s'est réuni au cours de l'année 2020 deux fois afin de faire le bilan des accidents survenus au courant des 6 mois précédents.

Des réunions du « *GT Motos* » sont régulièrement organisées afin d'analyser les évolutions dans le secteur des deux roues et de proposer, le cas échéant, des mesures préventives ou répressives ou encore des modifications législatives.

De manière générale, la Commission de circulation de l'Etat participe, en collaboration avec le Départements des Travaux publics, à l'élaboration de règlements ministériels et de règlements grand-ducaux en matière de circulation routière.

- Avis de la Commission en matière de règlements de circulation communaux

Au cours de l'année 2020, la Commission de circulation de l'Etat a traité 453 règlements de circulation, dont 168 à caractère définitif et 285 à caractère temporaire. 69 % des règlements introduits ont été avisés favorablement. 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 106 demandes d'accord préalable.

- Consultation par les instances communales

La Commission de circulation de l'Etat conseille la grande majorité des autorités communales dans le cadre de l'élaboration de projets de règlement de circulation sur leurs territoires respectifs. La plus grande partie des consultations concerne la mise en place de zones et tronçons à trafic apaisé selon les lignes directrices émises en vue de mesures de sécurité homogènes à l'intérieur des agglomérations.

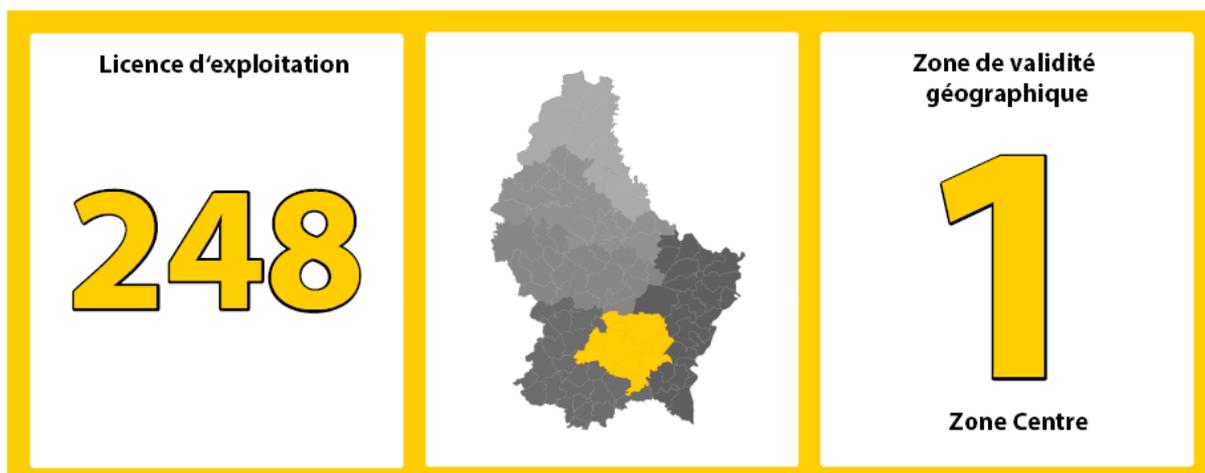
#### **1.4. Organisation des services de taxis**

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les taxis en 2016, le service « Taxis » se charge de toutes les questions relatives à l'émission et la gestion des autorisations pour les professionnels du secteur ainsi que des questions et réclamations de la part des usagers des services de taxis.

##### **1.4.1. Les opérations administratives relevant des taxis**

Les opérations administratives relevant du service « Taxis » comportent notamment :

- la première délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxis ;
- la première délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxis ;
- l'attribution annuelle des 20 nouvelles licences d'exploitation de taxis zéro émissions ;
- l'émission de duplicata d'une licence ou d'une carte de conducteur de taxis suite à un vol une perte ou une destruction du titre afférent ;
- l'organisation des séances d'information pour futurs conducteurs de taxis ;
- le traitement des réclamations des clients ou des professionnels du secteur en relation avec les courses effectuées en taxi.



#### 1.4.2. Les licences d'exploitation de taxis

A l'instar des années précédentes, l'année 2020 a débuté par l'attribution de 20 nouvelles licences zéro émissions, dont 15 pour la zone de validité géographique 1 et 5 pour les autres zones. 443 demandes en obtention ont été reçues depuis minuit au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Endéans la première seconde les 15 licences d'exploitation de taxis zéro émissions pour la zone 1 ont pu être attribuées à des exploitants.

Ainsi, depuis 2016 le ministre a émis au total 100 licences zéro émissions.

Au 31 décembre 2020 le nombre total de licences actives s'élève à 507 dont la répartition géographique se représente comme suit :

Zone	Toutes les licences	Licences ordinaires	Licences Zéro Emissions
<b>Zone 1</b>	338	275	63
<b>Zone 2</b>	99	91	8
<b>Zone 3</b>	19	17	2
<b>Zone 4</b>	11	9	2
<b>Zone 5</b>	36	34	2
<b>Zone 6</b>	4	4	0

Au niveau de l'impact environnemental des taxis, on continue à constater la dégression des valeurs relatives aux émissions CO<sub>2</sub>.

Ceci est lié à deux facteurs : Premièrement celui de l'attribution des licences zéro émissions, mais aussi au fait que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, toute nouvelle attribution de licence ordinaire ainsi que tout changement de véhicule d'une licence ordinaire est soumis au respect strict des critères environnementaux. En effet les véhicules concernés doivent respecter un taux maximum d'émission CO<sub>2</sub> de 130 g/km.

En 2020, les émissions NO<sub>x</sub> ont été évaluées pour la première fois. En moyenne ces émissions tablent autour de 118 mg/km.

#### Emissions CO2 et Nox par Zone

Code	Q	Nom	Q	Licences émises actives	Emission moyenne CO2	Emission moyenne Nox
<b>Totals</b>				<b>507</b>	<b>98,38</b>	<b>188,06</b>
1		Zone Centre		338	94,59	193,44
2		Zone Sud		99	108,03	182,53
3		Zone Ouest		19	94,53	124,45
4		Zone Est		11	104,00	139,42
5		Zone Nord 1		36	107,39	218,11
6		Zone Nord 2		4	102,00	36,02

### 1.4.3. Les cartes de conducteur



Dans le cadre de la gestion des cartes de conducteurs de taxis, le service « Taxis » assume entre autres la responsabilité de l'organisation des séances d'informations pour les futurs conducteurs.

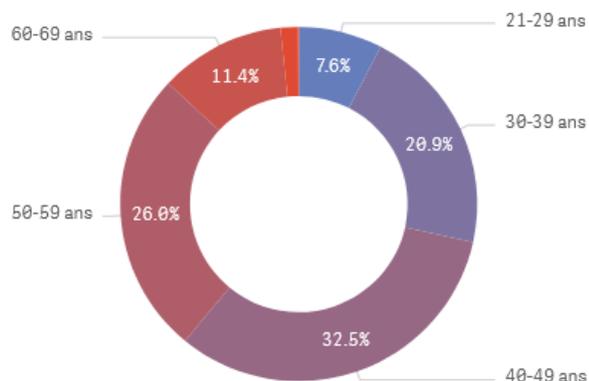
A cette fin le service recourt à des spécialistes externes pour les volets « Notions de premier secours » et « Gestion des conflits » alors que la partie « Aspects légaux et réglementaires et Géographie du pays » sont dispensés par les membres du service.

Suite à la crise sanitaire du Covid-19, aucune des 6 séances d'information prévues n'a pu avoir lieu.

Toutefois aucun impact n'a pu être constaté, étant donné que le secteur n'était pas activement à la recherche de conducteurs en vertu de la crise sanitaire précitée.

Au 31 décembre 2020, le secteur des taxis au Luxembourg comptait 1.270 conducteurs actifs. La population des conducteurs se compose en majorité d'hommes (94,1%) alors qu'uniquement 5,9% des chauffeurs sont féminins.

Au niveau de la répartition par tranche d'âge on remarque que la majorité des chauffeurs sont âgés entre 40 et 50 ans.



**Répartition des conducteurs par tranche d'âge (Vue 2)**

Tranche d'âge	Volume
<b>Totals</b>	<b>1279</b>
21-29 ans	97
30-39 ans	267
40-49 ans	416
50-59 ans	332
60-69 ans	146
70 ans et plus	20

#### 1.4.4. Le centre de réclamation

Le centre de réclamation s'adresse à la fois aux professionnels du secteur et aux clients usagers des taxis. Le centre de réclamation, qui est géré par le service « Taxis » est accessible à travers le guichet, le téléphone ou par voie électronique.

En 2020, les réclamations sont restées rares vu la crise sanitaire qui a entraîné une baisse du nombre de course de presque 90%. Seule une dizaine de réclamations concernant le prix de la course ont été réceptionnées. Toutes ont pu être résolues au profit du client.

#### 1.4.5. Activités de la Commission des taxis

Pour l'année 2020, 37 professionnels du secteur ont été convoqués à 8 séances de la Commission des Taxis.

Les avis émis par la Commission des taxis sont soumis au ministre ayant dans ses compétences les Transports pour décision.

Le tableau ci-après donne un aperçu des activités depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les taxis en 2016.

Il est à noter que la commission des taxis n'a commencé à siéger qu'après la fin de la période transitoire (28 février 2017).

	2017	2018	2019	2020
Nombre de séances de la commission des taxis	12	14	14	8
Nombre de personnes convoquées	32	47	44	37
Suspension carte 1-6 semaines	4	2	1	0
Suspension carte > 6 semaines	1	4	2	2
Retrait définitif carte conducteur	0	0	0	0
Obligation participation séance d'Information	1	1	11	2
Suspension licence 1-6 semaines	5	3	1	7
Suspension licence > 6 semaines	1	4	0	0
Retrait définitif licence	3	4	0	1

#### 1.4.6. Mesures administratives

Les mesures administratives, qui sont généralement prononcés dans des cas de non-utilisation de la licence pendant un délai de deux mois consécutifs, de cessation d'activité ou de cession à un tiers, ont fait l'objet en 2020 de 4 retraits définitifs des licences d'exploitation de taxis.

#### 1.4.7. Formations

Outre les formations pour conducteurs de taxis, le service « Taxis » s'efforce aussi de procéder à des formations sur le volet législatif pour les autorités chargées du contrôle des taxis tels que la Police Grand-Ducale, l'Administration des Douanes et Accises ainsi que la SNCA.

#### 1.4.8. Information du public

Par ailleurs, le service a participé à la « *Foire Vakanz* » afin de permettre de se présenter au clients usagers des taxis au Luxembourg. En effet, il s'avère depuis les remarques reçues au courant des premières années depuis l'entrée en vigueur de la réforme sur les taxis que bon nombre d'usagers ne sont pas encore entièrement informés de leurs droits en cas d'utilisation d'un taxi. La présence sur le stand de Lux-Airport a bel et bien montré qu'une telle présence était nécessaire et a permis d'informer une multitude de personnes qui se sont présentées avec leur questions.

#### 1.4.9. Travaux réglementaires et législatifs

Les travaux d'adaptation du cadre légal sur base des expériences vécues ont été finalisés vers la fin de l'année de façon à ce que l'avant-projet de loi pourra être approuvé par le Conseil de Gouvernement début 2021.

## **2. Direction de la Technique Automobile**

La Direction de la Technique Automobile (DTA) est une nouvelle direction du Département de la Mobilité et des Transports qui a été instaurée en janvier 2020. L'objectif de la DTA est d'assurer le suivi des dossiers concernant l'homologation, l'immatriculation, le contrôle technique des véhicules routiers, la conduite autonome et de contribuer à la décarbonisation du parc automobile en tenant compte de l'évaluation technique des véhicules routiers.

Ainsi, la DTA collabore avec la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) en relation avec l'immatriculation des véhicules routiers et surveille et coordonne des organismes de contrôle technique agréés au Luxembourg. Par ailleurs, elle agit en étroite collaboration avec la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) dans le domaine de réception européenne et internationale des véhicules automoteurs.

D'autant plus, la DTA assure en matière de l'homologation et de l'immatriculation la mise au point de stratégies en matière de la conduite connectée et autonome et établit les autorisations en matière des essais en relation avec la conduite autonome.

Finalement, la DTA contribue pour le domaine de la décarbonisation à la mise en œuvre d'une politique nationale de décarbonisation du secteur des transports et ceci surtout en matière des véhicules et des infrastructures pour carburants alternatifs (électricité, gaz naturel, hydrogène, ...) et assiste à la conception des stratégies nationales liées à la mobilité électrique (NECP, Qualité de l'Air, ...) et à l'évaluation des mesures (OECD, UNFCCC, INEA, ...).

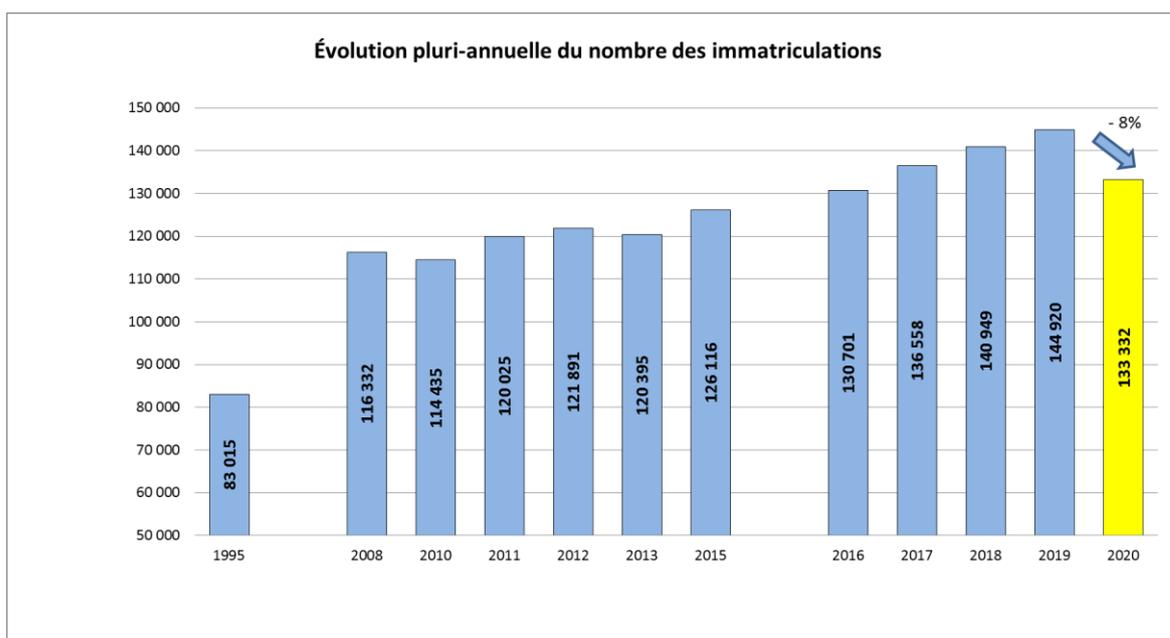
## 2.1. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

### 2.1.1. L'immatriculation des véhicules routiers

En 2020, le nombre des opérations relatives à l'immatriculation de véhicules routiers (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est porté à 133.332 opérations, soit une diminution par rapport à l'année antérieure de -8%. L'évolution du nombre des opérations d'immatriculation au cours des trois dernières années ainsi que l'évolution pluriannuelle correspondante sont illustrées au **Error! Reference source not found.** et **Error! Reference source not found.** **Graphique 5 : Nombre de contrôles techniques réalisés sur une base pluriannuelle .**

	2018		2019		2020		Taux d'évolution 2019 - 2020
<b>Nombre total d'opérations</b>	<b>140 949</b>		<b>144 920</b>		<b>133 332</b>		
Véhicules neufs 'LUX'	55 076	39,1%	57 994	40,0%	48 856	36,6%	-15,8%
Véhicules neufs 'importés'	9 244	6,6%	9 662	6,7%	8 176	6,1%	-15,4%
Véh. d'occasion 'LUX'	55 179	39,1%	54 827	37,8%	53 571	40,2%	-2,3%
Véh. d'occasion 'importés'	21 450	15,2%	22 437	15,5%	22 729	17,0%	1,3%

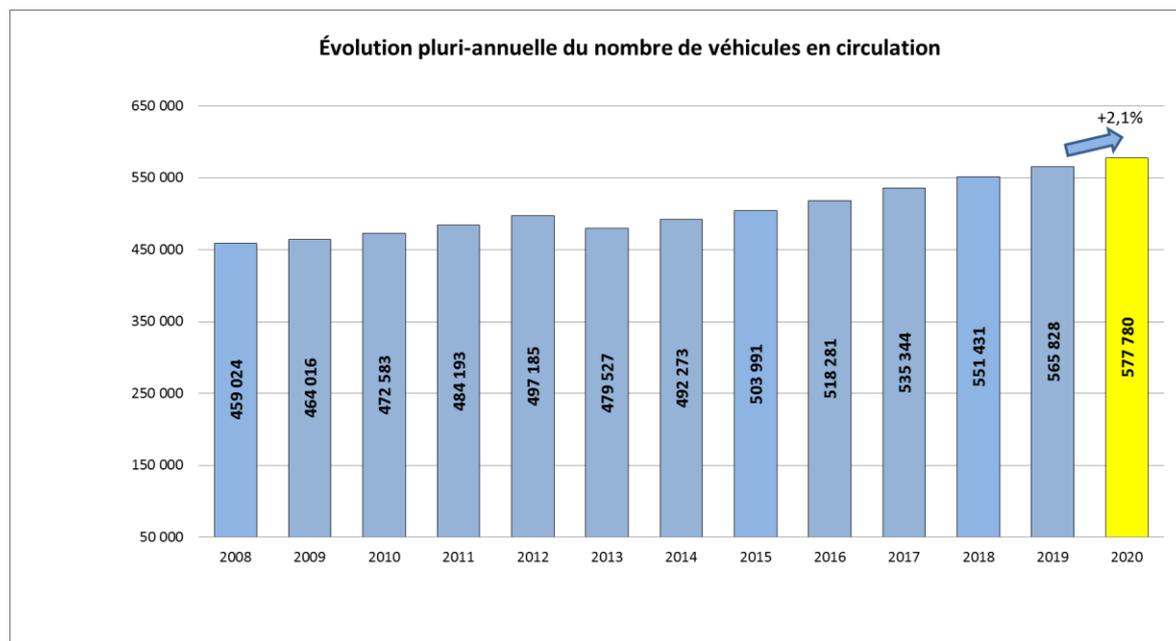
Graphique 1 : Evolution du nombre des opérations d'immatriculation



Graphique 2 : Evolution pluriannuelle du nombre des immatriculations

Trois constats généraux se dégagent:

- (1) La diminution de 2020 a été favorisée par une réduction générale des véhicules neufs vendus au Luxembourg (-15,8%) et importés (-15,4%), ceci est l'effet du confinement en mars, avril et mai 2020 qui a eu lieu en raison du SARS-CoV-2.
- (2) Le marché national des véhicules d'occasion achetés au Luxembourg n'a, malgré la crise sanitaire, que légèrement baissé de -2,3%.
- (3) Le nombre de véhicules d'occasion achetés en dehors du Luxembourg va en croissant depuis une décennie avec une progression de +1,3% pour 2020.



*Graphique 3 : Evolution pluriannuelle du nombre de véhicules en circulation*

(situation au 31 décembre 2020)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
voitures particulières	380 860	390 733	403 106	414 985	426 206	433 02
véhicules utilitaires	243	199	167	143	118	9
autobus / autocars	1 857	1 904	1 963	2 042	2 158	2 28
camionnettes	29 668	31 138	33 015	34 831	36 257	37 89
camions	5 404	5 594	5 543	5 348	5 760	5 84
tracteurs routiers	4 502	4 516	4 629	4 812	4 934	4 93
véhicules spéciaux	3 044	3 132	3 277	3 508	3 713	4 04
tracteurs agricoles	12 194	12 411	12 196	12 483	12 335	12 59
machines agricoles	595	566	543	548	522	50
autres véhicules automoteurs	6 270	6 515	6 716	7 023	7 121	7 39
cyclomoteurs	9 690	9 768	9 691	8 964	8 100	8 18
motocycles	18 569	19 485	20 601	21 671	22 705	24 02
tricycles	610	651	686	733	797	85
quadricycles	1 555	1 497	1 463	1 408	1 203	1 13
quadricycles légers	166	168	170	189	289	29
remorques (pour marchandises)	22 892	23 947	25 178	26 248	26 850	27 93
semi-remorques	3 836	3 999	4 274	4 370	4 653	4 62
autres remorques	2 036	2 058	2 124	2 125	2 107	2 11
<b>TOTAL</b>	<b>503 991</b>	<b>518 281</b>	<b>535 344</b>	<b>551 431</b>	<b>565 828</b>	<b>577 78</b>
<b>Taux d'évolution annuel</b>	<b>+2,4%</b>	<b>+2,8%</b>	<b>+3,3%</b>	<b>+3%</b>	<b>+2,5%</b>	<b>+2,1%</b>

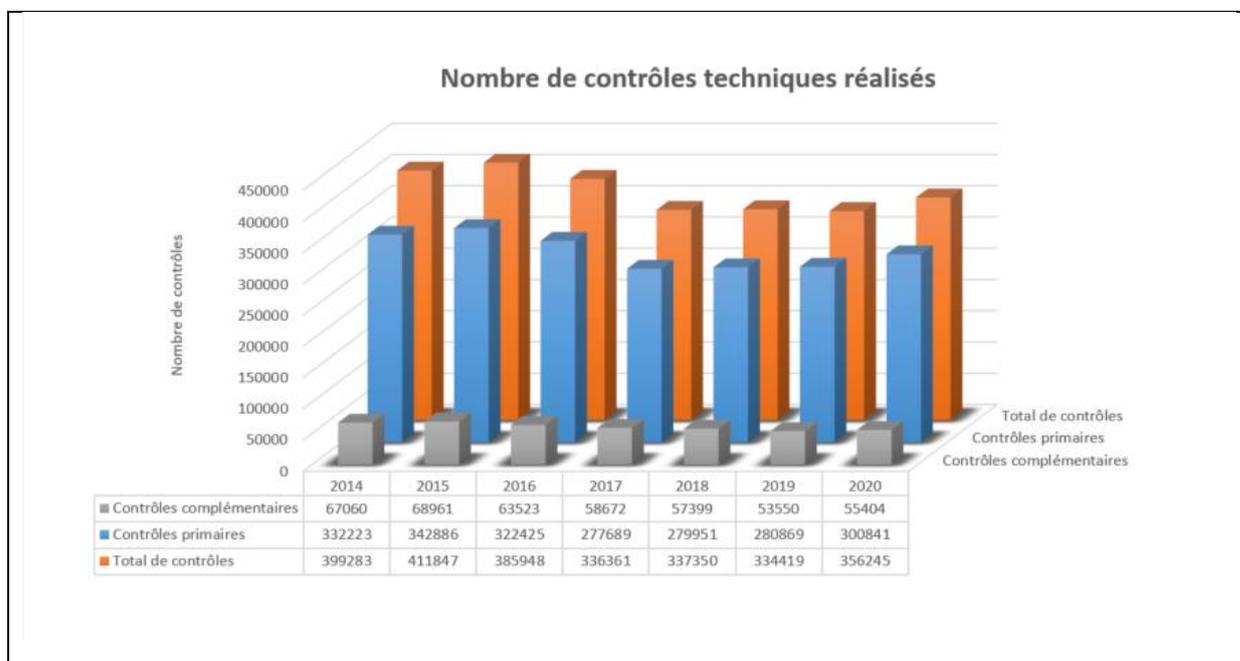
Graphique 4 : Evolution du parc des véhicules routiers

### 2.1.2. Le contrôle technique

En 2020, le nombre total de contrôles techniques, toutes catégories de véhicules confondus (hormis les contrôles routiers, dont il sera question à part au chapitre suivant), s'est porté à 356.245 contrôles, dont 300.841 contrôles primaires et 55.404 contrôles complémentaires à la suite du rejet préalable de véhicules en raison de défauts ou de non-conformités techniques majeures (voir Graphique 5).

En 2014 un total de 399.283 contrôles techniques a été réalisé pour connaître une croissance de 3,14% pour l'année 2015. L'entrée en vigueur du nouveau cadre légal au 1<sup>er</sup> février 2016 avec l'allègement concomitant des fréquences du contrôle technique, dont notamment celles des poids lourds, a entraîné une perte de quelque 5,9 % en 2016 et de quelque 13,9 % en 2017. Pour l'année 2018, la tendance de décroissance pour les contrôles techniques primaires s'est de nouveau inversée pour atteindre une croissance de 0,8 %. En 2019 une croissance minimale pour les contrôles techniques primaires de 0,33 % a pu être observée. Cette croissance minimale ne semble pas corrélée avec la croissance du parc automobile au Luxembourg et notamment avec l'immatriculation des véhicules d'occasion, cependant l'explication de cette croissance insignifiante est directement liée à l'introduction des nouvelles dispositions au niveau du contrôle technique en 2016. En effet, tous les véhicules immatriculés avant le 1<sup>er</sup> février 2016 doivent être présentés au contrôle technique 3,5 ans après la première mise en circulation (contrôle technique initial). Les véhicules immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> février 2016 doivent uniquement se présenter 4 ans après la première mise en

circulation conformément aux nouvelles dispositions en vigueur. Du fait, sur 5 mois de l'année 2019 une réduction en nombre de contrôles techniques est observée. Cependant pour l'année 2020 une croissance de quelques 6,5% a pu être observée. Cette augmentation relativement forte du nombre des contrôles techniques est notamment liée au changements réglementaires apportés lors de l'année 2016 et directement liée au fait que lors de l'année 2019 beaucoup moins de véhicules ont été présentés (voir explications ci-dessus).



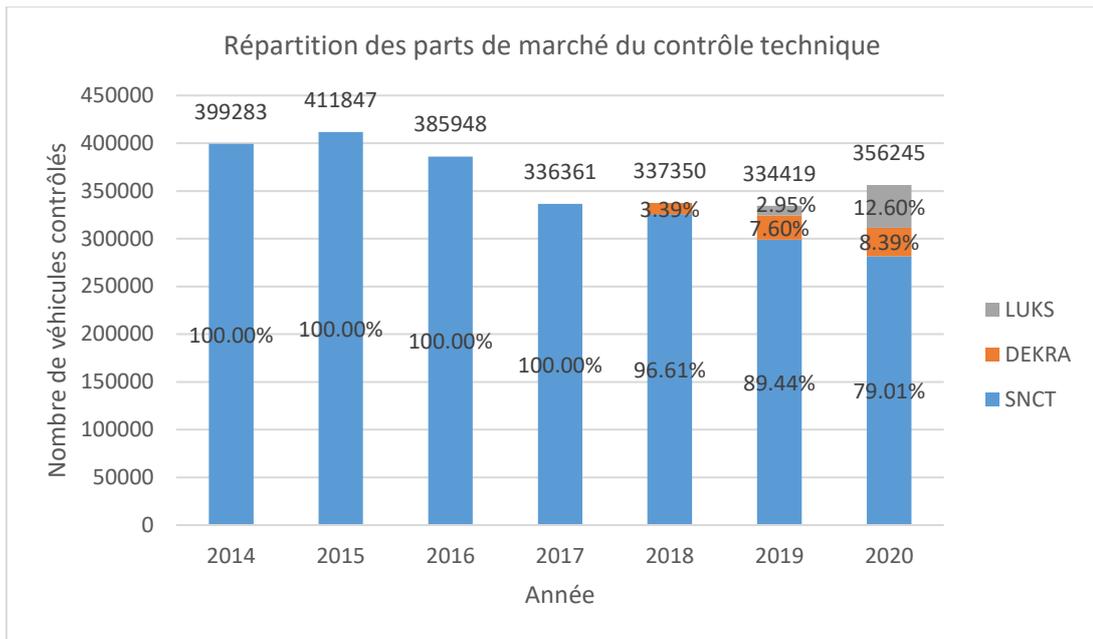
*Graphique 5 : Nombre de contrôles techniques réalisés sur une base pluriannuelle*

En ce qui concerne le taux de rejet pour les contrôles techniques primaires, il y a lieu de constater que depuis l'année 2014, ce taux est resté relativement stable, ayant chaque année affiché une valeur entre 19,07 % et 21,13 %. Pour le taux de rejet global, la variation se situe entre 16,01 % et 19,2 %<sup>3</sup>.

Suite à l'ouverture du marché de contrôle technique en 2016, deux nouveaux organismes de contrôle technique (DEKRA, LUKS) se sont lancés sur le marché luxembourgeois. En conséquence, une partie des contrôles techniques a été réalisée par ces deux nouvelles sociétés. En 2018 DEKRA commençait avec ses activités pour atteindre une part de marché de 3,4 % en 2018. En 2019 LUKS a également débuté avec ses activités pour atteindre une part de marché de 2,95%. Fin 2020 la répartition des parts de marché était de :

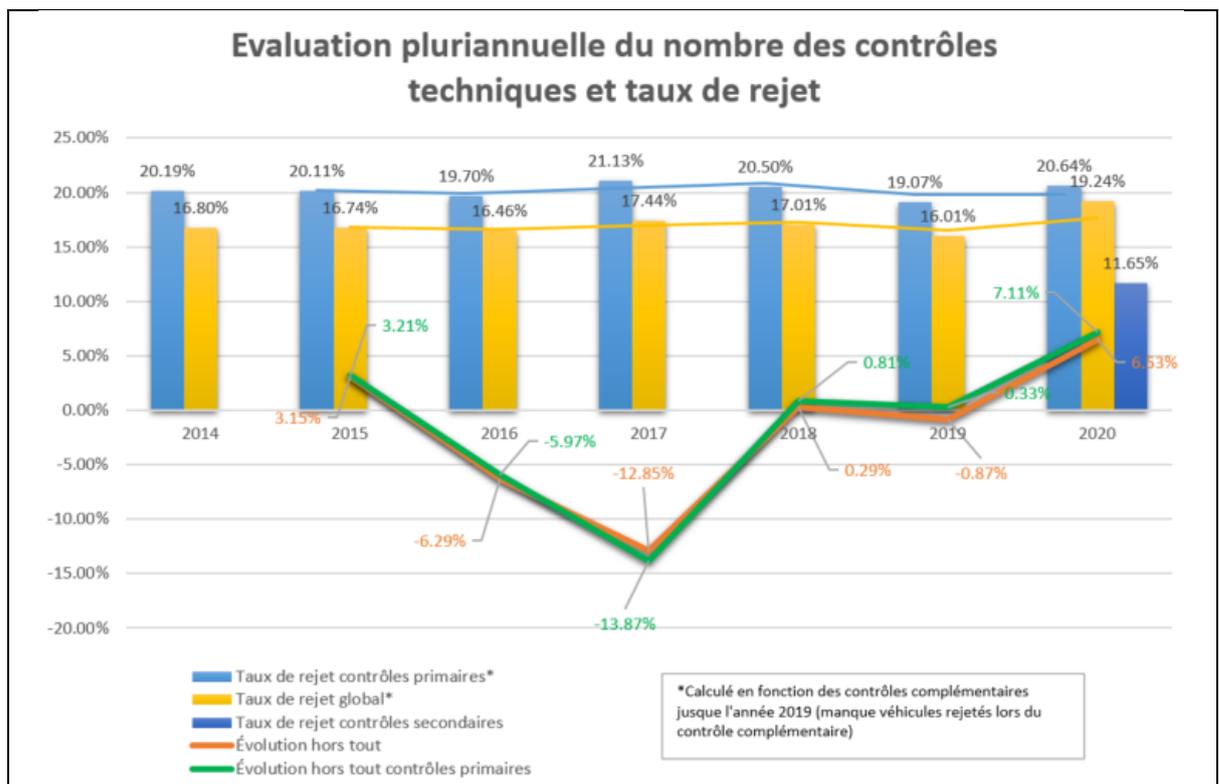
- 79,01 % pour la SNCT ;
- 8,39 % pour la DEKRA ;
- 12,60 % pour la LUKS.

<sup>3</sup> Calculé en fonction des contrôles complémentaires pour les années 2014-2019. Les véhicules échoués lors du recontrôle n'ont pas été pris en considération pour ces années. Pour l'année 2020 également les véhicules échoués lors du recontrôle sont pris en considération ce qui explique la croissance du taux de rejet global pour l'année 2020.



Graphique 6 : Répartition des parts de marché du contrôle technique

En ce qui concerne l'évolution du nombre total des contrôles techniques et l'évolution pluriannuelle de ce nombre, il y a lieu de consulter le graphique 7 ci-dessous.



Graphique 7 : Evaluation pluriannuelle du nombre des contrôles techniques et taux de rejet

### **2.1.3. Le contrôle technique routier**

Le contrôle technique sur route vise le contrôle des véhicules 'poids lourds' dans l'état dans lequel ils se trouvent lors de leur circulation sur la voie publique. Il se focalise tout particulièrement sur des aspects relatifs à la sécurité routière (freins, pneus, éclairage) et à la protection de l'environnement (émissions, bruit).

Suite à la signature d'un contrat de gestion avec l'État, 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 de l'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 défauts trop importants pour pouvoir continuer leur trajet sans réparation préalable.

En 2015, il y a eu 40 contrôles routiers répartis sur pratiquement tout le territoire du pays, en 2016 il y en a eu 10 (explications dans le rapport d'activité 2016).

En 2017, il y a eu 59 contrôles routiers qui ont porté sur 1.256 véhicules, dont 1.089 (soit 86,7 %) ont été conformes aux exigences réglementaires, alors que 167 véhicules (soit 13,3 %) ont présenté des défauts 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.

En 2018, le nombre de contrôles a légèrement baissé à 43 contrôles routiers qui ont porté sur 851 véhicules, dont 760 véhicules étaient conformes aux exigences réglementaires et 91 ont présenté des défauts ou des non-conformités majeures ou critiques.

En 2019, le nombre de contrôles restait presque identique par rapport à l'année 2018. Sur 41 contrôles, 1.083 véhicules ont été examinés, dont 1.028 véhicules étaient conformes aux exigences réglementaires et 55 ont présenté des défauts ou des non-conformités majeures ou critiques.

En 2020, 49 contrôles ont été réalisés, pour examiner 1.220 véhicules. Sur ces 1.220 véhicules contrôlés 1.114 véhicules ne montraient pas de défauts. Il en résulte que 106 véhicules n'étaient pas conformes dont 88 véhicules ont été rejetés à cause d'une ou de plusieurs défauts majeures ou critiques et pour 18 véhicules une ou plusieurs défauts mineurs ont pu être détectés.

Année	Contrôles	Véhicules contrôlés			Véhicules conformes	Non-conformités mineures	Non-conformités majeures		
		TOTAL	LUX	Autres pays			TOTAL	LUX	Autres pays
2020	49	1220	149	1071	1114	18	106	18	88
2019	41	1083	161	925	1028	4	55	10	45
2018	43	851	126	724	760	3	91	23	68
2017	59	1256	172	1084	1058	31	167	29	138
2016	10	115	14	101	83	4	28	4	24
2015	40	309	47	262	54	101	154	32	122
2014	39	346	60	286	63	121	159	13	146
2013	39	384	73	311	89	143	151	35	116
2012	42	383	59	324	110	133	140	24	116
2011	41	421	44	377	202	87	132	14	118
2010	32	356	66	282	93	128	135	13	124

Graphique 8 : Nombre de contrôles techniques routiers réalisés

Le nombre plus élevé de contrôles réalisés depuis l'année 2016 est lié à l'introduction des nouvelles dispositions en matière du contrôle technique. Si avant 2016 tous les véhicules ont fait l'objet d'un contrôle technique approfondi, les véhicules contrôlés après 2016 sont d'abord sujets à un contrôle technique initial (visuel). Uniquement si lors du contrôle initial des non-conformités sont constatées le véhicule est soumis à un contrôle approfondi.

Non-conformités majeures	
Année	TOTAL
2020	8,7%
2019	5,1%
2018	10,7%
2017	13,3%
2016	24,3%
2015	49,8%
2014	46,0%
2013	39,3%
2012	36,6%
2011	31,4%
2010	37,9%

Graphique 9 : Évolution des non-conformités majeures

En ce qui concerne la répartition des non-conformité majeurs en fonction de la provenance du véhicule contrôlé, il y a lieu de faire référence au graphique 10.

Taux de NC majeures par rapport au nombre de véhicules du pays d'origine						
Année	Véhicules contrôlés LUX	NC majeures LUX	LUX	Véhicules contrôlés autres pays	NC majeures autres pays	Autres Pays
2020	149	18	12,08%	1071	88	8,22%
2019	161	10	6,21%	925	45	4,86%
2018	126	23	18,25%	724	68	9,39%
2017	172	29	16,86%	1084	138	12,73%

2016	14	4	28,57%	101	24	23,76%
2015	47	32	68,09%	262	122	46,56%
2014	60	13	21,67%	286	146	51,05%
2013	73	35	47,95%	311	116	37,30%
2012	59	24	40,68%	324	116	35,80%
2011	44	14	31,82%	377	118	31,30%
2010	66	13	19,70%	282	124	43,97%
2009	47	15	31,91%	411	45	10,95%
2008	88	25	28,41%	454	179	39,43%

*Graphique 10 : Taux de NC majeures par rapport au nombre de contrôles (Ratio des NC majeures par rapport au nombre de contrôles du pays d'origine du véhicule contrôlé)*

## **2.2. L'homologation automobile et la certification générale**

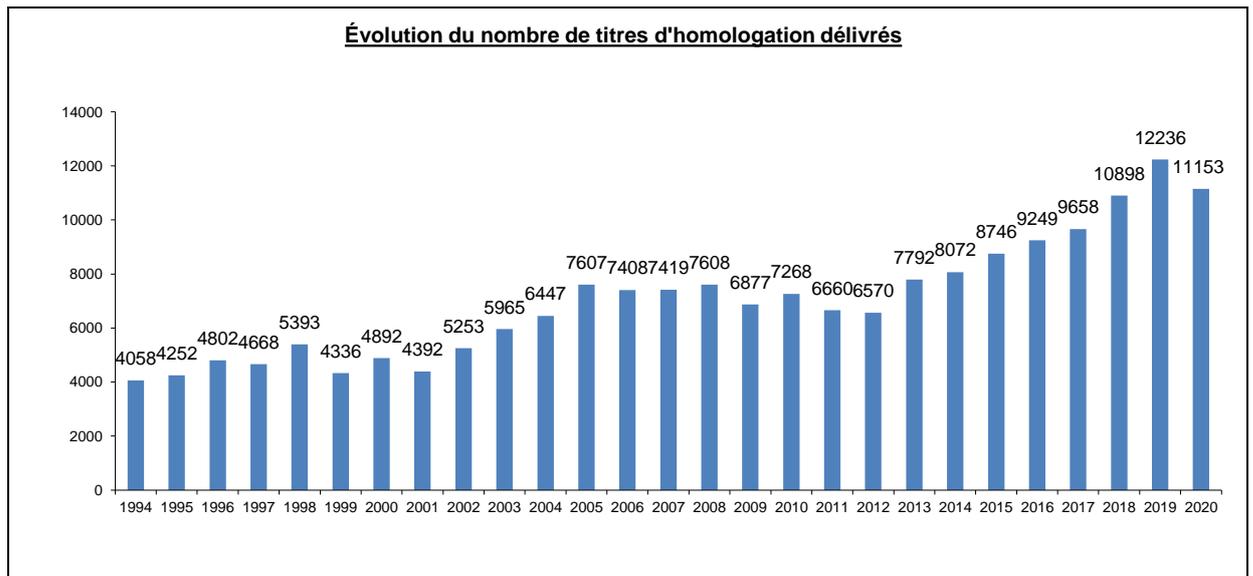
### **2.2.1. Généralités sur la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH)**

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 2020, la SNCH comptait un effectif à titre permanent de 26 employés, dont 22,5 employés pour compte de l'homologation (18 experts dont 2 directeurs et 4,5 administratifs), 1/2 employé pour compte de la certification nationale, 1 employés pour les activités dans le secteur maritime (1/2 experts et 1/2 administratif) et 2 employés pour l'administration générale dont un directeur.

### **2.2.2. L'homologation**

Avec un total de 11 153 titres d'homologation délivrés en 2020, la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) a su garder un niveau élevé grâce à ses services fiables et à haute qualité et ce malgré le contexte de la crise sanitaire (voir graphique 11).



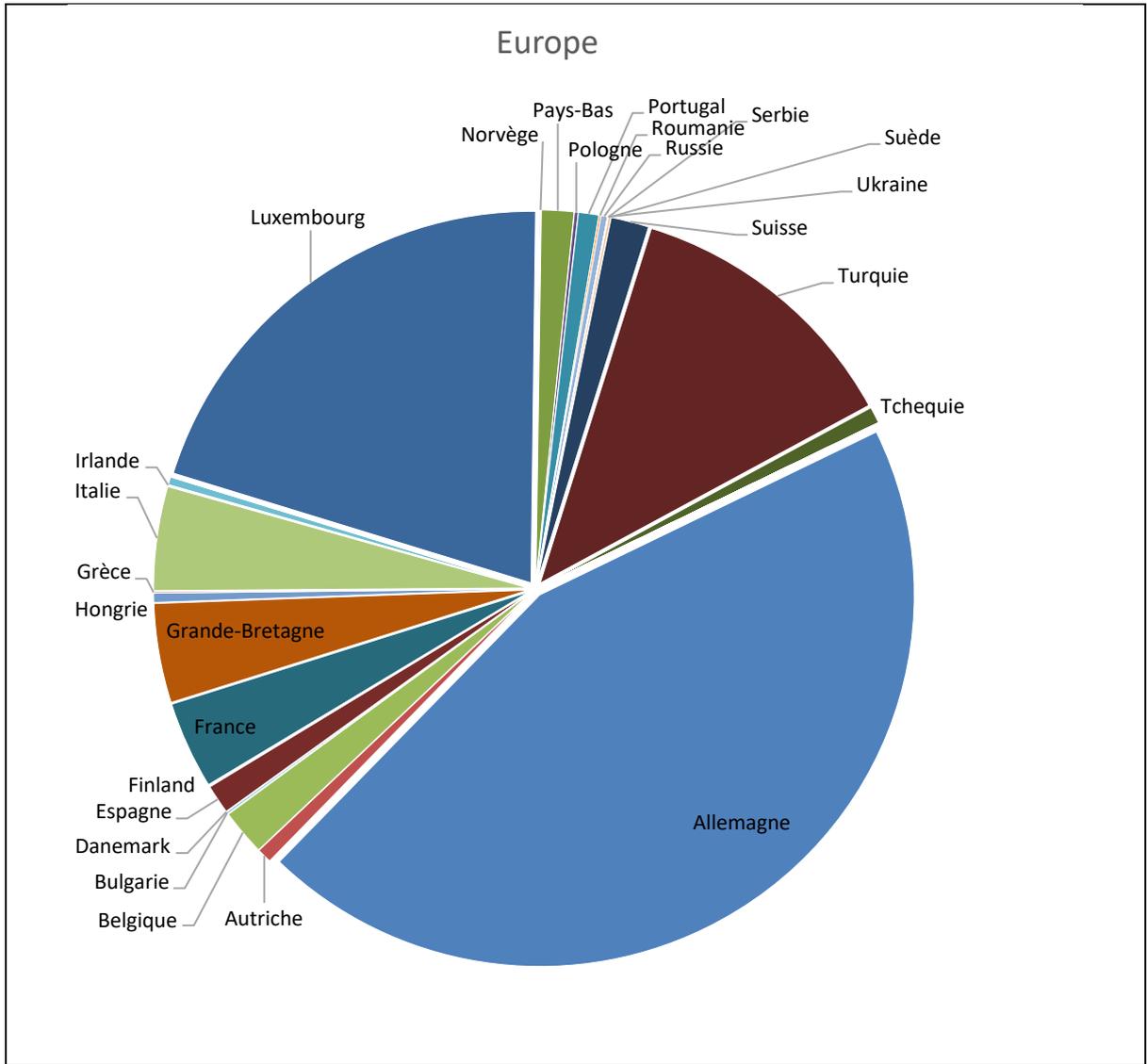
*Graphique 11 : Evolution du nombre de titres d'homologation délivrés*

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2020, une majorité de 52 % ont été des homologations de base, 46.5 % des dossiers d'extension et 1.5 % des dossiers de révision d'homologations délivrées au cours des années antérieures.

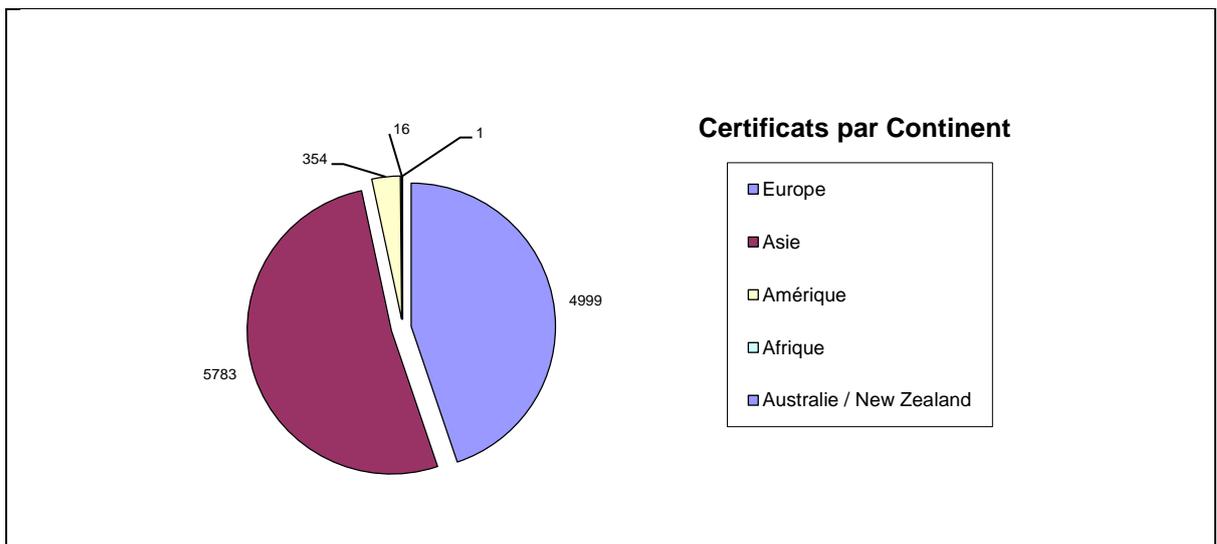
A relever qu'un taux important d'homologations de base nouvellement délivrées est la meilleure garantie pour la pérennité de l'activité de la SNCH en matière de l'homologation, alors que les constructeurs automobiles sont tenus par les dispositions réglementaires européennes et internationales de maintenir le dossier d'homologation d'un type de véhicule, de système ou de composant (avec toutes ses extensions et révisions) pendant tout le cycle de vie du produit auprès de l'autorité qui en a délivré le l'homologation de base.

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 11.153 titres délivrés en 2020 se sont répartis à raison de 45% sur des constructeurs européens (y inclus la Turquie et la Suisse), de 52 % sur des constructeurs d'Asie, de 3% sur des constructeurs américains (voir graphiques 11 et 13).

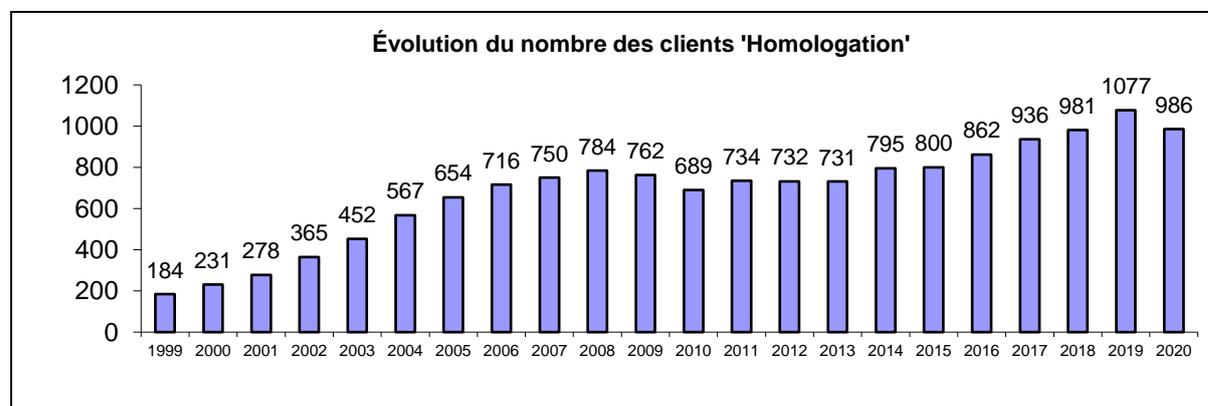


Graphique 12 : Répartition des titres d'homologation en Europe



Graphique 13 : Répartition des titres d'homologation au niveau mondial

En 2020, le nombre des constructeurs pour lesquels au moins un titre d'homologation a été émis de la SNCH s'élevait à 986 par rapport à 1077 en 2019, à 981 en 2018, à 936 en 2017, à 862 en 2016, 800 en 2015, 795 en 2014, 731 en 2013, 732 en 2012, 734 en 2011 et 689 en 2010 (voir graphique 14).



Graphique 14 : Evolution du nombre des clients "homologation"

Quant aux perspectives d'avenir du marché de l'homologation, une compétition accrue entre les différentes autorités, 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 stricte au niveau de la qualité et de sa fiabilité.

Dans le domaine des homologations nationales, la SNCH a effectué en 2020 :

- 17 contrôles périodiques éthylomètres, 17 contrôles initiaux éthylomètres
- 188 contrôles périodiques cinémomètres et 22 contrôles initiaux cinémomètres

La SNCH a également émis en 2020, 3 certificats d'installation de radars.

### 2.2.3. La certification générale

Dans le domaine de la certification maritime, la SNCH a émis en 2020 un total de 750 certificats pour 48 158 unités contre 1 710 certificats pour 216 920 unités en 2019, soit 112 certificats dans le domaine ADR & IMDG pour 112 unités contre 435 en 2019, 369 certificats pour 32 994 unités pour 2020 concernant le domaine CSC contre 879 certificats et 110 287 unités pour 2019, 79 certificats pour 3 814 unités du domaine TIR en 2020 contre 285 certificats pour 99 958 unités en 2019, et 190 certificats pour 11238 unités pour la codification UIC contre 111 certificats pour 6270 unités en 2019. Les activités dans le domaine de la certification maritime se limitent à l'UIC et l'ADR depuis le 1<sup>er</sup> avril 2020.

## **2.3. Les transports exceptionnels**

En 2020 le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels et de mises en circulation de véhicules routiers ne respectant pas les dimensions réglementaires a diminué de 32 pour cent par rapport à 2019. Cette diminution s'explique par la crise sanitaire provoquée par le virus SARS-CoV-2. C'est ainsi que 2.841 autorisations de transports exceptionnels ont été établies, contre 4.191 en 2019. Aucun changement significatif ne s'est présenté quant aux dimensions et aux 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 2020 le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics – Département des Transports a demandé auprès de l'Administration des ponts et chaussées non moins de 193 avis contre 510 en 2019 concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser.

Le volet des autorisations des transports exceptionnels se trouve en phase de modernisation moyennant une application informatique mise à disposition par l'Administration des Ponts et Chaussées. Cette application permet un suivi des demandes et autorisations ainsi que le stockage de ces documents. En même temps, une solution sur mesure est en cours d'élaboration, avec laquelle tous les processus administratifs peuvent être digitalisés et mis à la disposition des citoyens dans l'intérêt de la simplification administrative.

Le but de la modernisation est de rendre la procédure plus précise et efficace tout en réduisant le temps d'attente pour les requérants.

La liste ci-dessous reprend le détail des autorisations établies en 2020 (2019):

- 2.841 (4.191) autorisations pour les transports exceptionnels ;
- 69 (14) autorisations de circuler et équipement des véhicules ;
- 82 (86) autorisations de « Plaques Rouges ».

## **2.4. La décarbonisation**

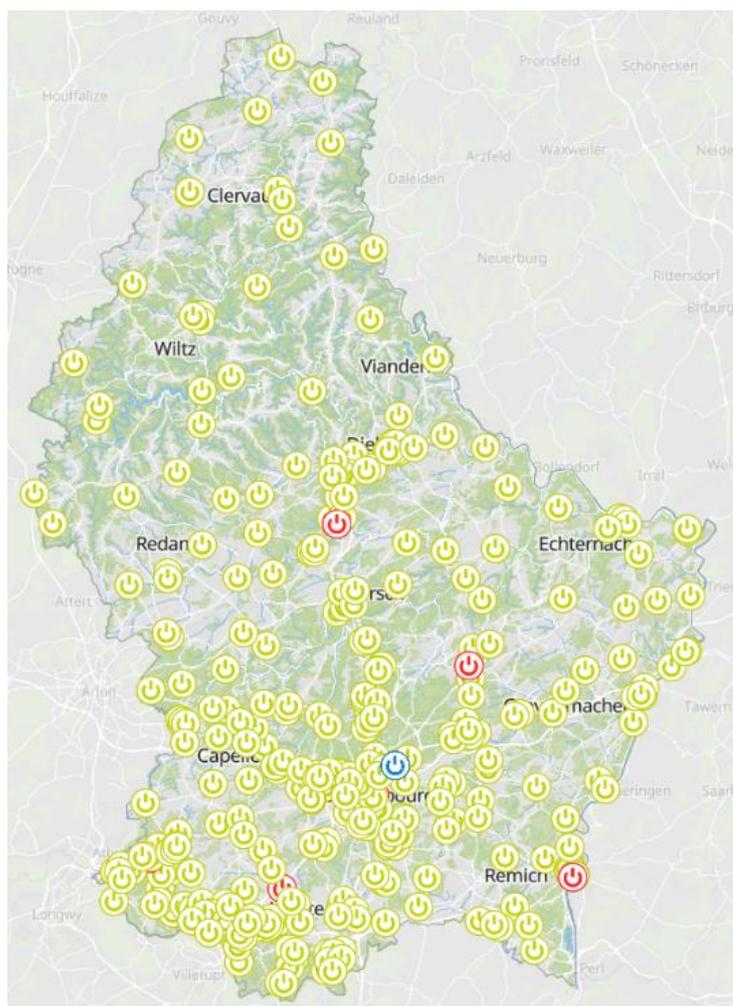
### **2.4.1. Mise en œuvre nationale de la mobilité électrique**

Afin de structurer la démarche pour le développement de la mobilité électrique au Luxembourg, le ministère de l'Économie et le MDDI ont lancé en 2011 une étude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de la mobilité électrique 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 « P+R » et sur les parkings publics respectivement la voirie publique.

En décembre 2020, 456 bornes de recharge « Chargy » ont jusqu'à présent été installées à travers le pays. Environ 8.000 personnes sont abonnées à la plateforme « Chargy » dont les bornes sont dotées d'un moyen de paiement uniforme moyennant la carte à puce

multifonctionnelle « mKaart » du « Verkéiersverbond ». Lors de la recharge de leurs voitures électriques ou plug-in hybrides, les abonnés ont consommé fin 2020 environ 130.000 kWh par mois, ce qui équivaut à une distance de 800.000 km roulés entièrement en électrique par mois.

Assuré par les gestionnaires de réseau de distribution, le déploiement de 800 bornes d'une puissance de charge jusqu'à 22 kW pour les voitures 100 % électriques ainsi que pour les véhicules plug-in hybrides se fait progressivement depuis 2017. Réparties sur tout le territoire national, 400 bornes seront installées sur les P+R permettant un rabattement des navetteurs sur les transports publics et 400 sur les emplacements de stationnement publics et les parkings publics dans les communes.



Bornes de charge "Chargy" et "Chargy OK", Geoportail [www.g-o.lu/chargy](http://www.g-o.lu/chargy)

Au cours de l'année 2020, la DTA a en collaboration avec le Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire aidé à élaborer les modifications du règlement grand-ducal et du règlement ministériel relatifs à l'infrastructure de charge publique, afin de prévoir pour l'horizon 2023 un réseau de bornes de charge ultra-rapides. L'inauguration de ces premières bornes, intitulées « SuperChargy » est prévue pour janvier 2021.



*Illustration des bornes SuperChargy, [www.superchargy.lu](http://www.superchargy.lu)*

#### **2.4.2. Cadre d'action national sur les infrastructures pour carburants alternatifs**

La directive européenne 2014/94/UE prévoit que chaque État membre effectue une évaluation de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché des carburants alternatifs dans le secteur des transports. Jusqu'en novembre 2016 et ensuite tous les 3 ans, chaque État membre doit faire part à la Commission européenne d'un cadre d'action national comprenant une telle évaluation, ainsi que des objectifs nationaux chiffrés concernant le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs (électricité, gaz naturel comprimé GNC, gaz naturel liquéfié GNL, hydrogène) et des mesures pour faire en sorte que ces objectifs soient atteints.

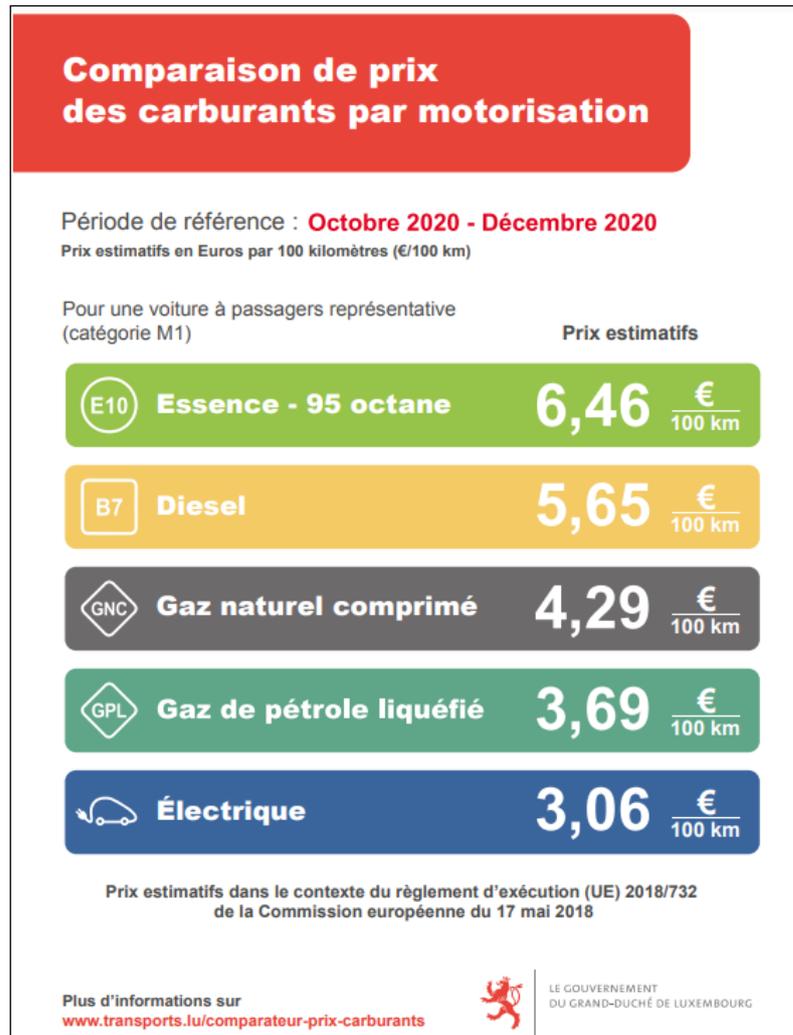
Une mise à jour du cadre d'action national pour le développement des infrastructures à carburants alternatifs dans le secteur des transports initial de 2016 a été finalisée et envoyée en janvier 2020 à la Commission européenne.

#### **2.4.3. Comparaison de prix des carburants par motorisation**

Des informations simples et facilement comparables sur les prix des différents carburants peuvent jouer un rôle important pour permettre aux utilisateurs de véhicules de mieux évaluer le coût relatif à chacun des carburants disponibles sur le marché. En conséquence, la Commission européenne a élaboré une méthodologie pour afficher sur les stations de service le prix unitaire des différents carburants.

Le règlement d'exécution amendé (UE) 2018/732 de la Commission européenne du 17 mai 2018 définit une méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants classiques et des carburants alternatifs applicable dans tous les États membres à partir du 7 décembre 2020.

En collaboration avec le Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire, la DTA a mis en place un tel service d'information afin de pouvoir comparer pour chaque carburant ou carburant alternatif les frais liés au réapprovisionnement pour parcourir 100 km.



*Affiche pour la période de référence octobre à décembre 2020*

#### 2.4.4. Projet européen IDACS (ID and Data Collection for Sustainable fuels in Europe)

Les représentants de la DTA ont représenté le Luxembourg au projet européen IDACS (ID and Data Collection for Sustainable fuels in Europe) qui regroupe 15 Etats membres et dont les objectifs principaux sont le développement d'une approche commune concernant les identifiants des bornes de charge et des acteurs de services d'électromobilité ainsi que la mise à disposition d'informations homogènes sur la présence et la disponibilité d'infrastructures à carburants alternatifs.

Dans le contexte de ce projet, les trois pays du Benelux ont décidé de mettre en œuvre un service commun concernant la recharge des véhicules électriques : l'enregistrement et la délivrance des codes d'identification unique aux opérateurs de stations de recharge et aux fournisseurs de services d'accès numériques aux citoyens (IDRO - Identification registration office).

Ces codes sont destinés à assurer une identification et une localisation claire de toutes les bornes de recharge et de tous les intervenants, en vue d'une parfaite communication digitale entre les bornes, les applications des fournisseurs de services et leurs clients automobilistes

dans toute l'Europe. Ainsi, les conducteurs de voitures électriques pourront démarrer des sessions de recharge à l'étranger avec la carte ou l'application de leur propre fournisseur de services aux bornes électriques où le «*e-roaming*» est possible. La recharge à l'étranger sera aussi simple que dans son propre pays.

La mise en place du service IDRO du Benelux est prévue pour début 2020.

## **2.5. Les activités au niveau européen et international**

La direction de la technique automobile du MMTP assure entre autres la représentation dans les commissions, organismes et associations internationales et européennes.

Lors de l'année 2020 elle a participé activement aux groupes de travail et comités européens et internationaux dont notamment le Comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM), le Forum, le groupe de travail sur les véhicules à moteur (MVWG), le groupe d'experts des certifications au sein du conseil de compétitivité, le groupe d'experts des contrôles techniques périodiques et le comité de la certification internationale (WP.29) à Genève. Au niveau Benelux la DTA a activement participé au groupe de travail « Urban Vehicle Access Regulation » et au groupe de travail ITS.

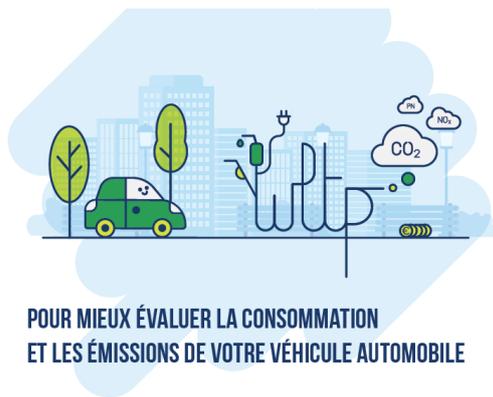
Dans le contexte de la décarbonisation, la DTA a représenté le ministère dans le *Sustainable Transport Forum* et le *Alternative Fuels Committee* de la DG MOVE et le VE-TER-AV-EV du Secrétariat Général du Benelux.

## **2.6. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de technique automobile**

### **2.6.1. Introduction du nouveau cycle d'essai d'homologation « WLTP » pour le calcul de la taxe sur les voitures à personnes**

Au vu des changements apportés à la législation européenne de réception par type, le Luxembourg a mis en œuvre la transition de l'ancien cycle d'essai « New European Driving Cycle » (NEDC) vers le nouveau cycle d'essai « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » (WLTP) à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Par la loi du 15 décembre 2020 modifiant la législation en vigueur relative à la taxe sur les véhicules routiers, les valeurs d'émissions CO<sub>2</sub> par kilomètre déterminées en fonction du nouveau cycle d'essai d'homologation WLTP sont utilisées à partir de 2021 pour le calcul de la taxe sur de nouvelles voitures à personnes (catégorie M1). La formule de calcul de la taxe en question reste inchangée, de sorte que par exemple la taxe d'une voiture diesel à 120g CO<sub>2</sub> en WLTP restera la même que celle d'une voiture diesel à 120g CO<sub>2</sub> en NEDC.



[www.wltp.lu](http://www.wltp.lu)

La DTA a contribué à l'élaboration de la modification de la loi en question.

### 2.6.2. Règlementation portant organisation des services taxis

La modification apportée par la loi du 15 décembre 2020 modifiant la législation en vigueur relative à la taxe sur les véhicules routiers a également un impact direct sur la réglementation nationale des taxis. Ainsi, la DTA a élaboré un projet de règlement grand-ducal destiné à apporter certaines modifications au règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, dont notamment à son article 3, afin d'y préciser que les valeurs limites de CO<sub>2</sub> se rapportent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 à la valeur WLTP.

En outre, il est proposé d'introduire une valeur moyenne d'émissions CO<sub>2</sub> pour une flotte de véhicules qui sont utilisés par un même titulaire de licences d'exploitation de taxi dans le cadre de l'exécution de son activité, et de prévoir conformément à la réglementation européenne en vigueur une réduction de 15 pour cent des émissions de CO<sub>2</sub> de la flotte de véhicules par rapport à une valeur de référence, déterminée pour l'année 2021.

### 2.6.3. Validité des certificats de contrôle technique pour les voitures automobiles à personnes (M1) dont l'échéance se situe entre le 18 mars et la fin de l'état de crise

Compte tenu de l'évolution de la crise sanitaire liée à la pandémie du COVID-19 en 2020 au Luxembourg et dans un intérêt de réduire le risque de transmission pour les personnes vulnérables, la DTA était chargée de développer un concept pour garantir le contrôle technique des véhicules routiers sans pour autant mettre en danger des personnes vulnérables. Ainsi deux règlements ont été élaborés pour tenir compte de la situation sanitaire. Le Gouvernement en conseil avait arrêté par la suite en date du 3 avril 2020 un projet de règlement grand-ducal qui visait une dispense de devoir soumettre un véhicule (« voiture automobile à personnes ») au contrôle technique périodique, dont la validité est échue entre le 18 mars 2020\* et la fin de l'état de crise. Afin de garantir que les voitures automobiles à personnes qui n'ont pas été présentées au contrôle technique durant l'état de crise puissent continuer à circuler sur les voies publiques, il a été décidé d'accorder à ces véhicules une période prolongée pour être soumis au contrôle technique périodique. Le contrôle technique pour ces véhicules a cependant dû être réalisé au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2020.

Cette mesure était uniquement valable sur le territoire du Grand-Duché du Luxembourg étant donné que le contrôle technique est basé sur une directive européenne et qu'il n'y a pas d'approche européenne harmonisée pour gérer cette problématique.

En outre, ensemble avec les organismes de contrôle technique, un service supplémentaire était développé et proposé par certains organismes de contrôle technique pour les personnes vulnérables qui, ensemble avec des partenaires, ramenaient les véhicules aux centres de contrôle technique.

Finalement ensemble avec les organismes de contrôle technique des mesures de protection ont été introduites aux stations de contrôle techniques qui étaient :

- La réduction des contacts avec le client à un strict minimum;
- La réduction du nombre de clients à l'attente dans un local fermé à 5 personnes ;
- La protection des inspecteurs de contrôle technique par le biais de gants à usage unique ou par un produit désinfectant contre une possible transmission d'agents pathogènes. En cas d'utilisation de gants à usage non unique, les gants ont dû être obligatoirement désinfectés après chaque contrôle de véhicule.

#### **2.6.4. Radar feux rouges**

Le plan d'action « sécurité routière » (2019-2023) adopté par le Gouvernement comprend diverses mesures à mettre en œuvre d'ici 2023 afin de combattre le fléau des accidents et d'améliorer la sécurité sur nos routes.

La mesure 14 de ce plan d'action prévoit le renforcement du respect des feux rouges notamment par le biais d'installation de « radars feux rouges ». Ces radars sont conçus pour détecter le non-respect d'un signal lumineux rouge de façon systématique et automatique et sont installés, de manière supplémentaire, à ceux déjà mis en place pour constater le non-respect des limitations de vitesses.

Par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le cadre légal a été fixé pour la mise en place de radars automatiques sur le réseau routier du Grand-Duché de Luxembourg.

Par le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres, les détails relatifs à l'utilisation, l'homologation et les contrôles des radars actuellement mis en place ont été fixés.

Les appareils de contrôle actuellement installés aux bords des routes du Grand-Duché du Luxembourg, à savoir les cinémomètres, sont conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points. Ils sont donc capables de détecter uniquement le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse et non l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

Ainsi, la DTA a contribué au niveau technique à l'élaboration d'un avant-projet de règlement grand-ducal ensemble avec la DCSR pour compléter le cadre réglementaire en vue de la mise en place des radars feux rouges en l'adaptant aux nouveaux types d'équipements mis en œuvre dans le cadre du contrôle-sanction automatisé, à savoir les équipements de types fixes pour détecter l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

La modification visée couvre, outre les cinémomètres portatifs, mobiles ou fixes susceptibles de contrôler le respect de la vitesse réglementaire, également les appareils de contrôle automatiques de types fixes conçus pour constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

### **2.6.5. Règlementation nationale en ce qui concerne les autorisations de transports exceptionnels**

Un projet de règlement grand-ducal a été finalisé ensemble avec la DCSR, qui a pour objet d'apporter une approche harmonisée en matière de délivrance des autorisations de transport exceptionnel ainsi que des autorisations de circuler et de fournir des précisions en ce qui concerne les conditions à respecter par les requérants en vue d'une mise en circulation d'un véhicule routier, avec ou sans remorque, chargé ou non, qui dépasse les dimensions ou masses précisées aux articles 3 à 6, 9, 12 et 12bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. En outre, il est proposé de donner des précisions concernant les démarches à respecter en vue de la délivrance d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation de véhicules dépassant les masses ou dimensions.

En effet, un véhicule routier qui, du fait de sa construction ou du fait de son chargement, dépasse une des dimensions ou des masses définies aux articles précités, ne peut être mis ou maintenu en circulation que sous le couvert d'une autorisation spéciale établie par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « le ministre ». Conformément au point 2 de l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le ministre est autorisé à délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans des cas exceptionnels, autorisant l'augmentation des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers.

Ainsi, le projet de règlement grand-ducal vise à apporter une réglementation claire et structurée aux conducteurs disposant de véhicules routiers qui ne respectent pas les masses et dimensions définies par l'arrêté grand-ducal du 14 février 1955 précité. Jusqu'à présent ces critères n'ont pas été arrêtés par un règlement grand-ducal, ce qui a eu comme conséquence qu'une approche harmonisée n'était pas toujours garantie.

De ce qui précède, une classification transparente des autorisations de transport exceptionnel et des autorisations de circuler est proposée pour simplifier, non seulement pour les conducteurs d'un véhicule routier ou pour les entrepreneurs de transport, mais également pour les forces de l'ordre, la mise en application et la vérification des conditions à la base de la délivrance de l'autorisation en cas de mise en circulation sur les voies publiques d'un véhicule routier destiné au transport de marchandises dépassant les maxima autorisés ou la mise en circulation d'un véhicule routier dépassant les dimensions ou les masses réglementaires.

### **2.6.6. Micromobilité**

Au cours des années 2019 et 2020 les membres de la DTA ont assisté au groupe de travail sur la micro-mobilité dont l'objectif était de proposer un cadre légal qui couvre tous véhicules à gabarit réduit destinés au transport de personnes, dont notamment les trottinettes électriques et non électriques.

Par le règlement grand-ducal du 19 décembre 2020 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, deux nouvelles catégories de véhicules sont introduites dans le Code de la Route et leurs spécifications techniques ainsi que leur usage ont été réglementées.

La catégorie de « micro-véhicule électrique » désigne des véhicules routiers de petite dimension propulsés exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale de 0,25 kW et qui permet une vitesse entre 6 km/h et 25 km/h.

La catégorie d'« engin de déplacement personnel » désigne les dispositifs de petite dimension non électriques à roues fixées aux pieds ou comportant une planche, équipé d'un guidon ou non, servant de support pour se déplacer ainsi que tout dispositif à roues, électrique ou non, conçu pour être utilisé par un enfant et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 6 km/h.

### **2.6.7. Infrastructure publique liée à la mobilité électrique**

Au cours de l'année 2020 la DTA a élaboré en collaboration avec le ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire des modifications du règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique afin de pouvoir prévoir des bornes à charge rapide et ceci aussi sur les aires de service. Ensuite, le plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique a été adapté par le règlement ministériel du 22 septembre 2020 de sorte que 19 stations avec un total de 88 bornes rapides seront prévues sur les aires de service des autoroutes et sur les autres axes principaux du pays.

### **2.6.8. Aides financières pour véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO<sub>2</sub>**

Tel qu'annoncé dans l'accord de coalition, le Gouvernement a décidé de promouvoir davantage la décarbonisation des véhicules routiers à travers des incitatifs financiers plus substantiels, plus directement accessibles et éligibles pour davantage de catégories de véhicules. Le règlement grand-ducal du 7 mars 2019 portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO<sub>2</sub> et modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques a introduit pour des véhicules immatriculés pour la première fois durant l'année 2019 des aides financières de 5.000,-€ pour les voitures et les

camionnettes BEV, de 2.500,-€ pour les voitures et les camionnettes PHEV dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures ou égales à 50 g/km, des primes jusqu'à 500,- € pour les véhicules BEV suivants : quadricycle, motorcycle, motorcycle léger (125 cm<sup>3</sup>) et cyclomoteur (scooter et pedelec45) et des primes jusqu'à 300,-€ pour des cycles ou pedelec25.

Suite à l'impact de la crise sanitaire causée par le virus COVID-19, le Gouvernement a décidé en juin 2020 de rehausser dans le contexte du programme de relance économique « Néistart Lëtzebuerg » la prime d'achat pour voitures 100% électriques de 5.000 € à 8.000 €. Contrairement à tous les autres régimes d'aides financières pour l'acquisition de VE, la date de signature est prise en compte comme critère d'éligibilité. Pour la prime de 8.000 €, il faut que le contrat de vente soit signé entre le 11 mai 2020, la fin du confinement, et le 31 mars 2021.

**NOUVEAU**

**8.000 €**  
À L'ACHAT D'UNE NOUVELLE VOITURE/CAMIONNETTE  
100 % ÉLECTRIQUE\*

**2.500 €**  
À L'ACHAT D'UNE NOUVELLE VOITURE/CAMIONNETTE  
PLUG-IN HYBRIDE  
( ≤ 50 g CO<sub>2</sub>/KM )\*\*

## PRIMES POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

**Conditions d'éligibilité :**

- sont éligibles les personnes physiques et les personnes morales de droit privé ;
- la prime est accordée au propriétaire de la voiture ;
- en cas de leasing, la prime peut être accordée au détenteur ;
- véhicule commandé (date du contrat de vente) entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021 ;
- véhicule mis en circulation pour la première fois au plus tard le 31 décembre 2021 et pas encore immatriculé à l'étranger ;
- durée de détention minimale du véhicule de 7 mois au Grand-Duché par le requérant ;
- cette prime est cumulable avec d'autres primes.

**Un programme de subventionnement de bornes de charge électrique à domicile sera introduit prochainement.**

\* Conformément à l'approche neutre du point de vue technologique du gouvernement en matière de véhicules à zéro émissions de roulement, les voitures et camionnettes à pile à combustible à hydrogène sont aussi éligibles pour la prime de 8.000 euros.

\*\*Pour les véhicules hybrides «plug-in» mis en circulation pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2020, ce sont les valeurs combinées des émissions de CO<sub>2</sub> du cycle d'essai WLTP qui sont prises en compte.

Plus d'informations et autres conditions :  
[www.clever-primes.lu](http://www.clever-primes.lu) 8002 11 90

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

*Prime d'achat augmentée à cause de la crise sanitaire*

En collaboration avec le MECDD, la DTA a contribué à l'élaboration du règlement grand-ducal du 20 juin 2020 modifiant le règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019 afin de rehausser les primes en question.

### **2.6.9. Transposition de la directive (UE) 2019/1161 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie**

La directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie exige que les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules routiers, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> et de certains polluants, afin de promouvoir et de stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par l'Union européenne dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.

Pour chaque pouvoir adjudicateur ou chaque entité adjudicatrice, un pourcentage minimal de véhicules propres sur l'entièreté des véhicules mis en adjudication doit être obtenu au cours de périodes de références de cinq années. Ces objectifs minimaux sont applicables à différents modes d'acquisition des marchés publics, y compris les contrats d'achat, de leasing, de location et de contrats de services.

La DTA a élaboré au fil de l'année une proposition sous forme d'un avant-projet de règlement grand-ducal pour transposer la directive (UE) 2019/1161 précitée.

### **2.7. Questions parlementaires et pétitions ordinaires**

En 2020, la DTA a fourni des éléments de réponse pour 33 questions parlementaires et 2 pétitions ordinaires.

Numéro	Date	Sujet de la question parlementaire
1690	07/01/2020	Nouvelles immatriculations voitures
1699	13/01/2020	Augmentation du prix de l'électricité
1720	15/01/2020	Taxe sur les véhicules automoteurs
1774	24/01/2020	Électromobilité
1781	27/01/2020	Promotion de la mobilité hydrogène
1827	04/02/2020	Systèmes d'anticollision pour les véhicules poids lourds
1830	05/02/2020	Promotion de la mobilité hydrogène
1837	06/02/2020	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers
1907	20/02/2020	Voitures électriques
1914	21/02/2020	Contrôle technique pour les tracteurs
1915	21/02/2020	Parc automobile de l'Etat

1949	28/02/2020	Site de la SNCA dans le Nord du pays
1992	11/03/2020	Bornes de recharge publiques
2001	12/03/2020	Bornes de recharge pour véhicules électriques
2067	20/04/2020	Mesurage des émissions de polluants des véhicules dans le contexte de la pandémie du coronavirus
2095	27/04/2020	Effets de la crise sanitaire sur la pollution de l'air
2208	14/05/2020	Pollution sonore causée par le trafic
2270	26/05/2020	Numérisation des démarches de la Société nationale de circulation automobile
2326	03/06/2020	Véhicules de fonction et de société
2354	09/06/2020	Promotion de la mobilité douce
2530	13/07/2020	Contrôle technique des véhicules
2547	15/07/2020	Pratique de l'interfile
2592	27/07/2020	Système électronique de saisie des abords du véhicule
2617	04/08/2020	Perte d'énergie pendant le chargement de voitures électriques
2621	05/08/2020	Prime pour véhicules électriques
2622	05/08/2020	Prime pour véhicules du type plug-in hybride
2625	05/08/2020	Impact de la prime pour véhicules électriques sur la vente
2779	08/09/2020	Règlement UE sur la réception et la surveillance du marché des véhicules
2817	14/09/2020	Subvention pour l'achat d'une voiture hybride
3003	20/10/2020	Contrôle des voitures diesel équipées de filtres à particules
3093	04/11/2020	Recyclage des batteries des voitures électriques
3279	10/12/2020	Interdiction d'enregistrement de nouvelles voitures à combustion interne
3291	11/12/2020	Particules fines des voitures électriques

*Tableau des questions parlementaires*

<b>Numéro</b>	<b>Sujet de la pétition ordinaire</b>
1357	Eclairage insuffisant de la partie arrière des machines agricoles
1633	Conversion de véhicules de service en électrique

*Tableau des pétitions ordinaires*

### 3. Direction des chemins de fer

#### 3.1. Les initiatives législatives

Loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné.

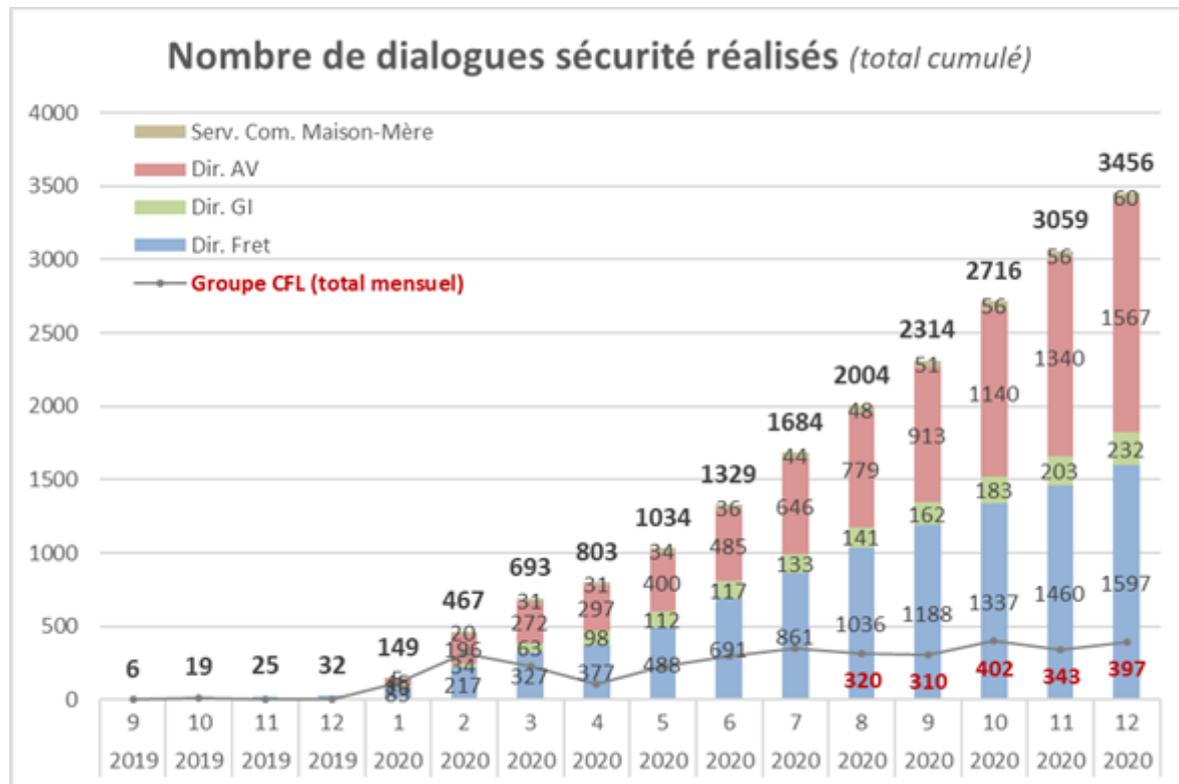
<http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/loi/2020/07/31/a672/jo>

#### 3.2. Les activités

##### 3.2.1. La sécurité

L'achèvement de la méthodologie proactive a été initié par des dialogues sécurité, action phare pour faire évoluer la culture de sécurité sur le terrain. En plus des autres actions anticipatives comme notamment le parrainage, les analyses de tous les « presque accidents », les audits de sécurité et la sensibilisation par des Minute sécurité, cette démarche de dialogue sécurité renforce la sensibilisation, l'échange direct et l'interaction.

Plus de 600 agents/salariés du Groupe CFL ont été formés à l'application de cet outil. Le graphique suivant montre le nombre de dialogues sécurité réalisé au sein du Groupe CFL en 2020.



Encadrer les nouveaux entrants au Groupe CFL constitue un des défis majeurs dans la sécurité. Connaître les règles, les faire appliquer, savoir observer, savoir recadrer, savoir passer le message de « sécurité » nécessitent du savoir-faire et de l'engagement du personnel. Ainsi, chaque nouvel agent/salarié apprend les valeurs de base de la culture de sécurité dans les formations onboarding « culture sécurité » complétées par d'autres formations spécifiques d'accueils sécurité organisées par les différentes Directions opérationnelles. Le nombre de nouveaux entrants formés en 2020 s'élève à 236 personnes.

En 2020, le Groupe CFL a recensé 95 accidents du travail de janvier à novembre, ce qui représente une baisse significative par rapport à 2019 avec 156 accidents pour la même période (total des accidents du travail en 2019 : 168). Les statistiques de la sécurité au travail sont suivies au niveau international et les accidents survenant dans les filiales étrangères y sont intégrés. Au niveau national, le nombre des accidents du travail s'élève à 85 en 2020 (janvier à novembre), ce qui constitue également une diminution par rapport à 2019 avec 145 accidents (janvier à novembre ; total en 2019 = 157).

Le nombre des accidents du travail par 100 ETP (équivalents temps plein), pour le Groupe CFL de 2,0/100ETP en 2020 (janvier-novembre) présente également une régression par rapport aux années précédentes (2019/11 : 3,4 | 2018/11 : 3,6 | 2017/11 : 3,9) (total annuel -> 2019 : 3,6 | 2018 : 3,9 | 2017 : 4,2).

Dans le domaine de la sécurité ferroviaire, le nombre des incidents/accidents enregistrés sont repris dans le tableau suivant :

<b>Sécurité Ferroviaire</b>								
Indicateurs	Circulation des trains				Service des Manœuvres			
	2019		2020		2019		2020	
	RFL	INT	RFL	INT	RFL	INT	RFL	INT
Collisions de matériel roulant	0	0	0	0	2	1	3	1
Collisions d'obstacles	76	9	60	10	0	1	0	0
Déraillements (trains)	0	1	0	0	/	/	/	/
Déraillements (manœuvres)	/	/	/	/	7	3	2	3
Dépassements de signaux commandant l'arrêt	8	6	5	6	11	5	10	2
Entrées inopinées (voie barrée, occupée, prot. élec.)	0	0	0	0	0	0	2	0
Incidents/Accidents aux PN	88	2	71	3	0	1	0	1
Accidents de personnes impliquant mat. en mouv.	0	0	1	1	0	0	0	1
Suicides	3	2	2	1	0	0	0	0
Incendies de matériel roulant	0	1	2	0	0	0	0	0
Accidents liés aux marchandises dangereuses	0	1	0	1	1	1	0	0
<b>Total</b>	<b>175</b>	<b>22</b>	<b>141</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>8</b>
	<b>197</b>		<b>163</b>		<b>33</b>		<b>25</b>	

Dans les gares/arrêts, le nombre des personnes qui traversent illicitement les voies est en hausse. Le risque d'accident étant souvent sous-estimé, il s'est avéré nécessaire de renforcer la sensibilisation du public à ce sujet. Les spots de sensibilisation sécurité, tournés en 2018, réalisés sur base de situations réelles et observées, ont été rediffusés en 2020 à grande échelle dans les médias et sur les écrans des ciné-parcs.

Respecter les règles de sécurité reprises dans le Code de la Route aux passages à niveaux, c.-à-d. aux croisements des routes et des voies ferrées est primordial pour éviter des incidents/accidents dont les conséquences pourraient être mortelles. Depuis 2009 la journée internationale de la sécurité aux passages à niveau (International Level Crossing AwarenessDay) est commémorée par les CFL ensemble avec comme partenaires la Police Grand-Ducale, la Sécurité routière et l'Association Nationale des Victimes de la Route.

Lors de l'édition en date du 11 juin 2020, les CFL ont lancé une action destinée particulièrement aux chauffeurs de camions desservant des sites de production. Un flyer spécifique en plusieurs langues portant sur les règles à respecter du Code de la Route, a été distribué aux chauffeurs de camions passant aux passages à niveau situés sur les embranchements de sites de production desservis par les CFL.

En 2020, 3 passages à niveau ont été supprimés :

- PN 27 ligne 60 Rodange
- PN 17 ligne 10
- PN 9 ligne 10

En interne, les formations de base et continue dans le domaine de la sécurité ont été poursuivies.

En 2020, 277 agents/salariés ont été formés sur les thèmes suivants :

- Cours de premiers secours
- Auditeur interne (formation de base et cours de rappel)
- Sécurité du personnel (Livre 1)
- Formation sécurité – Onboarding (formation établie en 2017) pour nouveaux entrants
- Culture sécurité pour personnel encadrant (formation établie en 2018)
- Prévention incendie et évacuation

Dans le domaine de la prévention incendie, on compte actuellement 1418 personnes formées au sein du Groupe CFL.

Fin 2020, le nombre des consignes d'évacuation des bâtiments du Groupe CFL mises en place s'élève à 57. Un exercice d'évacuation a complété la prévention efficace d'incendie en 2020.

Comme dans les années précédentes, les services de secours ont été formés aux spécificités du réseau ferré par le Service sécurité central du Groupe CFL.

Ces formations sont tenues de manière systématique suivant un programme de formation mis en place par le CGDIS, le nouvel organisme regroupant tous les corps de pompiers du pays de Luxembourg.

Sept formations ont permis de sensibiliser les pompiers du CGDIS sur les risques ferroviaires.

Des actions de sensibilisation s'adressant au public, comme le concept « 10 steps to rail cool » et la sensibilisation des enfants « Kiddy Train Box » ont été poursuivies en 2020. La sensibilisation « 10 steps to rail cool » comprend des messages visant le comportement respectueux et sécuritaire s'adressant à des jeunes âgés de 12 à 14 ans.

En 2020, 605 élèves (1450 en 2019) ont été sensibilisés.

En 2020, les échanges internationaux se sont réalisés sur des plateformes digitales. Ainsi, comme les années précédentes, les CFL ont échangé les bonnes pratiques dans le domaine de la sécurité avec les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

Le réseau international sécurité (International Railway Safety Network) sur des incidents/accidents ferroviaires et la culture de sécurité, présidé par le Service Sécurité des CFL s'est réuni 3 fois en 2020.

### **3.2.2. La sûreté**

En 2020, le nombre des accidents du travail du personnel CFL suite à des agressions est de 12 (suivies par une absence de maladie) (janvier-novembre 2020) par rapport à 13 en 2019 (janvier à novembre, total 2019 = 14).

Les CFL poursuivent les actions reprises dans le plan d'action global retenu dans le domaine de la sûreté, notamment le renforcement de la présence humaine dans les trains et les gares ainsi que l'installation des caméras.

En 2020, le nombre des trains accompagnés par une équipe de sûreté externe a été maintenu à 10% par rapport à 4% les années précédentes.

Supplémentairement aux agents CFL qui assurent la fonction de chefs de surveillance et aux agents d'accueil présents aux arrêts/gares, les CFL ont renforcé la présence humaine sur les arrêts/gares d'Ettelbruck, Esch-sur-Alzette, Bettembourg, Pétange et Wasserbillig par la mise à disposition de personnel de sûreté externe.

### 3.2.3. DESIGN FOR ALL – Personnes à mobilité réduite

#### DES GARES ET ARRÊTS ACCESSIBLES POUR TOUS



Ce concept répond à la volonté d'offrir des services à une large diversité d'utilisateurs y compris les personnes à mobilité réduite et à des personnes ayant des difficultés pour entendre, regarder, lire, se déplacer ou pour s'orienter.

Sur le réseau CFL, 20 arrêts/gares disposent maintenant du label "Eurewelcome": Bascharage, Belval-Lycée, Belval-Université, Cents-Hamm, Dippach-Reckange, Dommeldange, Dudelange-Usines, Dudelange-Ville, Howald, Lamadelaine, Leudelage, Luxembourg, Mersch, Noertzange, Oberkorn, Pétange, Pfaffenthal-Kirchberg, Sandweiler-Contern, Schouweiler et Wilwerwiltz.

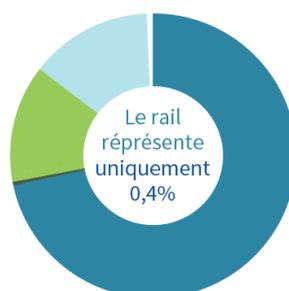
Dans le cadre du règlement européen 1300/2014 de la Commission Européenne du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, les CFL ont mis en place un programme annuel d'actions pour rendre le service de transport en train accessible à tous.

Les CFL échangent régulièrement avec les organisations actives dans ce domaine afin de pouvoir répondre aux critères d'accessibilité des services pour tous.

### 3.2.4. L'environnement et la nature

#### Un contributeur clé pour l'atteinte des objectifs 2050 envers la neutralité climatique

##### Émission de gaz à effet de serre par mode de transport UE27 (2018)



En octobre 2020, le plan d'actions portant sur les mesures visant à réduire les nuisances sonores ayant comme source les circulations sur le rail a été mis à jour ensemble avec les représentants des Ministères concernés.

Les nuisances sonores ferroviaires sont générées principalement par le bruit de roulement. 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.

Le moyen le plus efficace dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores est l'écran anti-bruit qui permet une réduction de 20 à 30 dB(A) indépendamment du type de trains circulant sur le réseau.

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 et Noertzange.

Dans le cadre des nouveaux projets et de la rénovation d'arrêts/gares, la mise en place d'écran anti-bruit fait partie intégrante du projet, comme sur le viaduc Pulvermühle, sur la ligne de Luxembourg vers Sandweiler et la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, l'arrêt Kirchberg-Pfaffenthal et les terminaux intermodaux à Bettembourg.

Comme mesure de réduction des nuisances sonores, les CFL mettront également en place des absorbants de rail permettant une réduction de 3 DB(A).

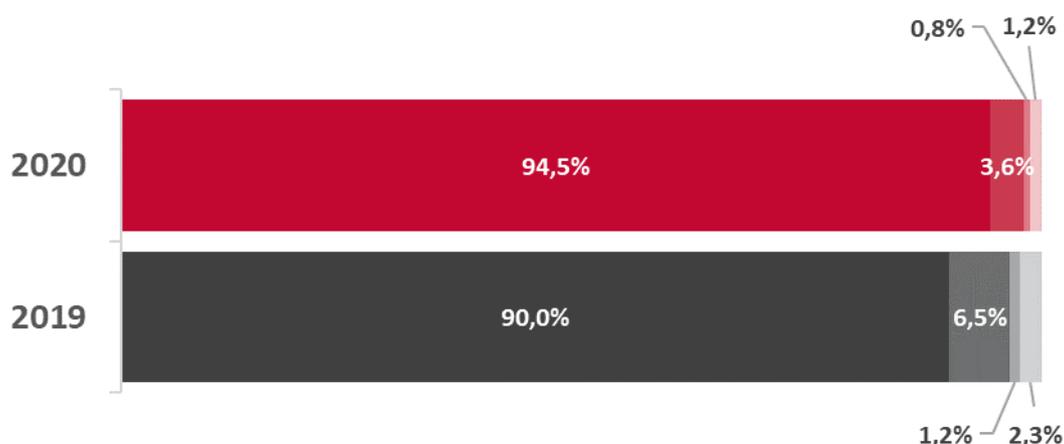
En 2020, les mesures de compensation de la nature ont été poursuivies pour les nouveaux projets d'infrastructure suivants :

- Construction du P&R à Rodange: Délogement de lézards de Rodange vers Leudelage
- Nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg: Boisement mis en place d'une surface de 1,5 ha à Kockelscheuer
- Mise à double voie Luxembourg-Sandweiler: Réalisation de murs en maçonnerie sèche (Cents)

Dorénavant les parkings P&R planifiés seront équipés par des panneaux solaires sur les toits. Une partie des nouveaux autobus acquis par les CFL sera du type électrique et hybride.

Les CFL ont poursuivi le projet « Flex » en 2020 offrant aux clients un système de « carsharing », s'inscrivant également dans les initiatives écologiques du Groupe.

### 3.3. Les activités du Service Qualité



En 2020, les CFL ont su réaliser un taux de ponctualité de 94,5 %. Le taux annuel moyen de 2019 (90,0%) est donc dépassé de 4,5% et la vision 2024 (92%) est largement atteinte. Le nombre de suppressions est aussi en baisse : 2,0% en 2020 contre 3,5% en 2019.

#### Détail par ligne

Toutes les lignes contribuent à l'amélioration de la ponctualité et à la réduction des suppressions. Elles atteignent toutes largement la vision 2024 de 92%, sauf la ligne 90.

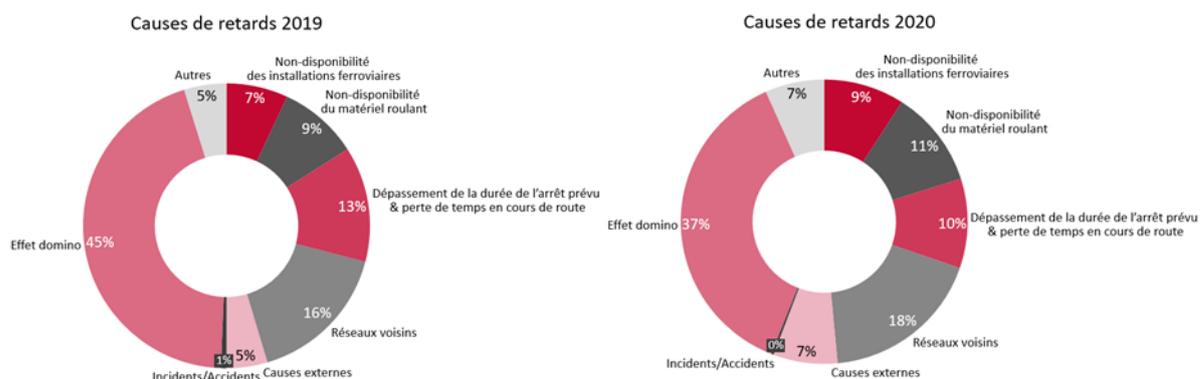
	1 - Trains à l'heure ou accusant un retard inférieur à 6 minutes à l'arrivée		2 - Trains accusant un retard supérieur ou égal à 6 minutes à l'arrivée		3 - Trains supprimés sur une partie de leur parcours		4 - Trains supprimés sur la totalité de leur parcours	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<b>10</b>	91,2%	95,9%	6,0%	2,4%	1,6%	1,0%	1,2%	0,8%
<b>30</b>	94,1%	96,6%	5,2%	2,8%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
<b>50</b>	92,1%	95,1%	4,5%	2,5%	0,4%	0,7%	3,1%	1,7%
<b>60</b>	90,6%	95,1%	5,4%	3,3%	1,5%	0,8%	2,5%	0,9%
<b>70</b>	91,8%	94,9%	5,4%	3,0%	1,8%	1,2%	1,1%	0,9%
<b>90</b>	76,5%	84,1%	16,2%	11,4%	0,2%	0,3%	7,1%	4,2%
<b>Total</b>	<b>90,0%</b>	<b>94,5%</b>	<b>6,5%</b>	<b>3,6%</b>	<b>1,2%</b>	<b>0,8%</b>	<b>2,3%</b>	<b>1,2%</b>

<b>10</b>	Lux - Troisvierges - Gouvy
<b>30</b>	Lux - Wasserbillig - Trier
<b>50</b>	Lux - Kleinbettingen - Arlon
<b>60</b>	Lux - Esch - Rodange - Athus
<b>70</b>	Lux - Rodange - Athus - Longwy
<b>90</b>	Lux - Nancy, sillon lorrain

Le taux de ponctualité pour la ligne 90 s'avère le plus bas par rapport aux autres lignes. Affichant une progression importante de la fréquentation, la saturation du tronçon Bettembourg – Berchem se fait néanmoins toujours ressentir. Afin de désengorger cette partie du réseau, les CFL se sont engagés dans la construction de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg.

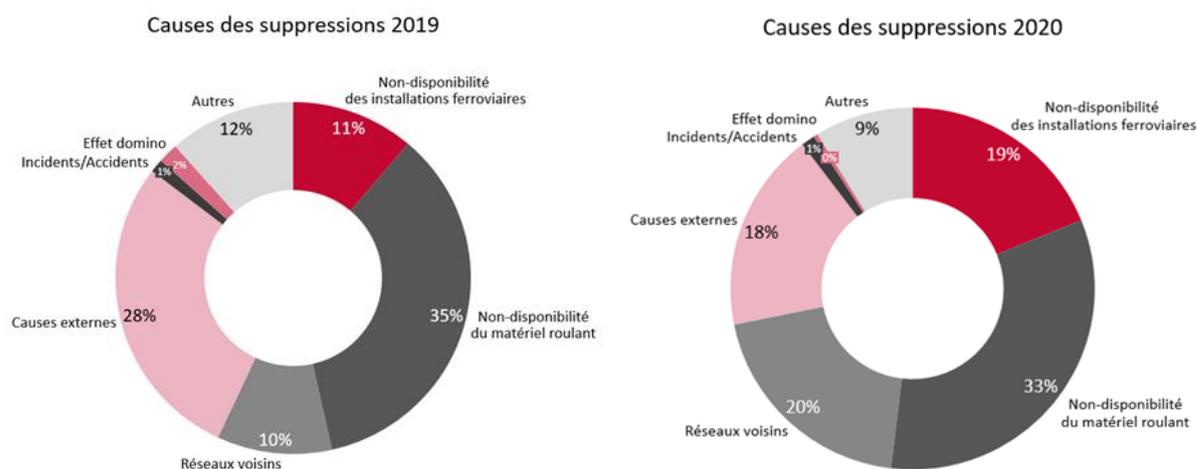
## Les causes des retards

La répartition des minutes de retard en 2020 s'articule comme suit :



## Les causes des suppressions

La répartition des suppressions en 2020 s'articule comme suit :



## L'amélioration continue en matière de ponctualité

L'amélioration obtenue en matière de ponctualité est le fruit des **efforts continus de tous les services impliqués avec support du réseau qualité**. Citons à titre d'exemple :

- Les adaptations effectuées sur l'horaire 2020 ont permis d'augmenter sa robustesse et d'améliorer ainsi la ponctualité et la continuité des trains. Ce résultat a pu être obtenu grâce à des analyses pointues des horaires et des causes de retards, en opérant des légères modifications sur l'ensemble des horaires.
- Grâce à l'ouverture du 2<sup>ème</sup> Viaduc Pulvermühle et la mise à double voie Sandweiler-Contern, une toute nouvelle desserte entre Luxembourg et Wittlich via Trier HBF a été inaugurée avec l'horaire 2020. Les résultats de ponctualité sont très bons.
- Les analyses régulières et l'organisation améliorée au niveau du plan d'occupation des voies en gare de Luxembourg ont permis d'identifier les problématiques récurrentes

pour dégager des solutions afin d'accueillir tous les trains, principalement en heure de pointe.

- La mise en service de la voie 11 dans la gare de Luxembourg a contribué à une plus grande capacité et flexibilité dans la gare.
- Des outils de travail ont été élaborés pour une meilleure gestion du trafic journalier (BLZ) en temps réel et des formations de sensibilisation du personnel travaillant à la BLZ ont été dispensées par le personnel du réseau Qualité.

### 3.3.1. Les travaux

#### L'information voyageurs – travaux 2020



Les nombreux chantiers 2020 ont constitué un challenge en termes d'information clients. A titre d'exemple, en plus des informations numériques via l'APP CFL, le site Internet et AURIS, presque 100 visuels ont été mis au point au niveau des affiches, 7000 affiches ont été placées et enlevées, 600 panneaux visuels et 1200 panneaux ont été placés et enlevés, 100 types de booklets, affiches autocollants et beach flag ont été mis en forme (hors chantiers de nuit). Au nombre de chantiers est venu s'ajouter un autre défi de taille.

Il y fallu s'adapter, notamment aux modifications relatives aux dates des chantiers, comme l'annulation des chantiers de Pâques sur les lignes 10 et 30.

### **3.3.2. L'information voyageurs**

#### **L'information des voyageurs face à la situation sanitaire**

La crise sanitaire a mis l'entreprise devant un challenge brillamment relevé par le personnel des CFL. Les principaux canaux d'information des voyageurs ont été mis à contribution de manière à informer au mieux les voyageurs durant la période de lockdown du printemps, où le plan de transport a été adapté. Voici quelques exemples :

- Des communiqués de presse réguliers ont permis aux voyageurs d'avoir une vue d'ensemble de l'adaptation des plans de transport.
- Un travail exceptionnel de mise à jour des plans de transport ainsi qu'un contact quotidien avec les réseaux voisins ont permis d'informer le mieux possible les voyageurs sur le détail des horaires en vigueur via l'APP CFL et le site Internet des CFL. Ces informations ont été complétées par des messages spécifiques dans la recherche horaire. Le bandeau vert du site Internet spécialement prévu pour les situations spécifiques a été activé.
- Les clients ont également bénéficié d'une bonne information via les afficheurs et haut-parleurs en gare.
- Des annonces spécifiques dans les trains ont été effectuées et les agents CFL étaient disponibles pour informer les voyageurs.
- Le call center et le service réclamations sont restés à disposition des clients, mais les guichets en gare ainsi que l'info-point ont été fermés.
- Un plan de reprise des horaires réguliers en trois phases a été mis en place dès le 11 mai.

#### **Les projets d'information voyageurs**

Beaucoup de projets en cours vont contribuer à l'amélioration continue de l'information voyageurs. Voici un aperçu de quelques projets importants :

##### **SURVTAB**

Au 31 décembre de cette année, les 32 premières tablettes appelées « SURVTAB » ont été distribuées après avoir été testées auprès de 5 chefs de surveillance. Quelque 100 tablettes seront encore distribuées les mois prochains.

Amenés à se trouver principalement sur les quais du fait de leurs missions, les chefs de surveillance ne disposaient jusqu'ici d'aucun outil mobil. « SURVTAB » leur donne directement accès via une tablette adaptée à plusieurs outils :

- ARAMIS, leur principal outil de travail et d'information ;
- LINIT, qui permet de s'échanger via chat professionnel avec les agents de la « Betriebsleitzzentrale » ;
- Le site Internet des CFL et à la recherche horaire.

Sans quitter les quais, ils peuvent donc informer directement les clients des décisions de trafic prises à la « Betriebsleitzzentrale » pour continuer leur voyage en situation perturbée.

Les formations des agents à l'utilisation de ce nouvel outil ont lieu au moment de la distribution de la tablette.

## **AURIS**

Les travaux se sont poursuivis durant l'année et malgré une interruption due à la crise sanitaire, 95% des clients bénéficient de l'affichage via AURIS fin 2020. Les gares et arrêts restants à équiper avec les écrans le seront début 2021.

## **Mesure de la qualité interne de l'information voyageurs : renforcement et professionnalisation de l'App Reporter grâce à l'équipe volante qualité**

Mesurer la qualité de l'information des voyageurs en situation dégradée est un facteur primordial pour déterminer les failles et travailler à leur amélioration.

L'application « App Reporter CFL » destinée au personnel CFL qui voyage en train afin de faire remonter des informations du terrain concernant l'information voyageurs en situation perturbée (retard, augmentation de retard, arrêt imprévu en pleine ligne, suppression, changement de voie), a été lancée début 2018. De nombreux agents utilisant le train régulièrement, se sont portés volontaires. Cet outil est particulièrement précieux car, même s'il est utilisé par les agents, ces derniers remontent l'information telle qu'ils la vivent en tant que client. C'est donc directement le vécu des clients qui est mesuré.

L'App Reporter a connu deux évolutions majeures en cette première partie d'année 2020. Tout d'abord, en plus de la qualité de l'information à bord des trains et sur les quais, elle permet maintenant d'évaluer la qualité de l'information en situation perturbée fournie par l'Application CFL mobile (recherche horaire et messages spécifiques). Ensuite, depuis juillet, ce ne sont plus uniquement les agents volontaires qui utilisent cette Application ; une équipe volante qualité composée de 8 agents CFL spécialisés tourne maintenant régulièrement dans les trains pour assurer une remontée d'information plus régulière et plus précise. Les rapports de l'équipe volante font l'objet de statistiques.

Par ailleurs, les informations remontées au travers de l'App Reporter sont maintenant systématiquement analysées et suivies avec les équipes concernées et les fournisseurs de systèmes externes. Cela permet une amélioration continue de la qualité des services.

Cette année, 450 rapports en situation perturbée ont été remontés par les agents volontaires et professionnels.

### **3.3.3. Culture Qualité**

Sensibiliser le personnel à l'importance et au rôle que joue un chacun dans la réalisation de la stratégie « le client au centre » est une des clés pour mener à bien dans la poursuite de l'amélioration continue des services aux clients. Voici un aperçu des principales actions menées en cours de l'année :

#### **Conférence interne « NEXT Academy –UX » avec l'Université de Luxembourg**

Le thème de la « User Experience » a été abordé d'une façon ludique et pragmatique dans le cadre de la conférence de la NEXT Academy, qui s'est tenue le 7 décembre en collaboration avec l'Université de Luxembourg. Quatre présentateurs, dont la doctorante qui travaille en partenariat avec les CFL, ont expliqué ce thème important pour la concrétisation de la stratégie des CFL « Le client au centre ». 81 membres du personnel ont participé à la conférence via Teams.

#### **Formations Qualité**

En 2020, **362** membres du personnel ont reçu une formation les sensibilisant à la qualité et au service clients, dispensé par des membres du Service Qualité.

Si certaines formations ont dû être annulées à cause de la situation sanitaire, une grande partie a pu être réalisée sous le format Teams.

#### **Action Qualité sur l'Application « Inside CFL » et les ECRANS : « Pour moi, la qualité de service au client, c'est... »**

Chaque mois, un membre du personnel des CFL a contribué à véhiculer l'importance de la Qualité de service aux clients dans le cadre de la stratégie de l'entreprise par un message personnel dédié à l'ensemble des collègues. Ce message court comporte une phrase expliquant son métier et une deuxième phrase sur sa contribution personnelle à la qualité de service aux clients. Cette action a été un succès, aussi bien auprès des participants, qu'auprès des autres agents, permettant de découvrir à la fois différents métiers et de véhiculer le message que chacun est important à son poste pour contribuer à servir les intérêts du client.

### **3.3.4. Les CFL à l'écoute de leurs clients**

Mettre le client au centre de ses activités va de pair avec l'écoute du client. Ainsi, les CFL vont de plus en plus à la rencontre des clients dans l'objectif d'identifier leurs besoins et intérêts afin que les améliorations des services mises en place répondent au mieux à leur demande.

#### **User Experience**

Depuis l'automne 2019, les CFL travaillent en partenariat avec une doctorante de l'Université de Luxembourg spécialisée en UX (User Experience). L'entreprise entre ainsi dans une phase de recherche indispensable à la réelle compréhension de l'utilisateur menant à la conception réussie de ce qui sera son expérience.

### **3 projets en cours qui intègrent l'approche client**

3 projets adoptent cette méthode de travail qui consiste à aller à la rencontre du client pour comprendre ses besoins réels et, par ce fait, savoir lui offrir un service de qualité :

- **La gare de demain vue par les clients.** Cet été, des clients des CFL ont participé à des groupes de travail pour déterminer les éléments importants à leurs yeux de la gare de demain (services, confort, information, ambiance, accessibilité, etc...)
- **Développement d'une P&R App.** L'objectif du projet consiste à mettre en place une nouvelle solution digitale pour gérer l'accès aux P&R (ceux en construction ainsi que Belval et Luxembourg). Cette nouvelle application proposera les services suivants : entrée et sortie automatique via lecture de la plaque d'immatriculation ; gestion de la gratuité ; automatisation des paiements ; automatisation de la gestion des abonnements. Afin d'assurer que la solution proposée est adaptée aux clients et prendra en considération leurs besoins, les CFL ont fait précéder le développement de l'application d'une étude en User Experience. Des utilisateurs des parkings recrutés via les réseaux sociaux ont participé à des enquêtes, des interviews, des ateliers et des focus group. Sur base des résultats des besoins des clients, la solution sera développée et ensuite testée avec eux. Les premières fonctionnalités sont attendues fin 2021. Certaines fonctionnalités seront intégrées graduellement dans CFL mobile et éventuellement dans d'autres applications par la suite.
- Le projet qui consiste à remplacer les informations papier sur les quais par des **bornes interactives** fait l'objet d'un questionnaire similaire auprès des clients.

### **Enquête de satisfaction clients 2020**

Du 15 septembre au 7 octobre, les CFL ont procédé à l'enquête de satisfaction des clients avec l'aide d'une société externe. 1884 clients ont été interrogés en face à face dans les trains et 342 agents CFL ont participé au sondage électronique.

Les clients ont remarqué et reconnaissent que des efforts ont été déployés les dernières années pour améliorer l'information aux voyageurs. Les indicateurs de qualité de l'information en situation perturbée se sont améliorés.

Cependant, de nombreux retards et suppressions sont encore vécus comme non annoncés.

### **L'information voyageurs en situation de chantiers**

L'enquête montre que l'information en situation de chantiers s'améliore également.

### **Le ressenti concernant les gares**

Le ressenti des clients par rapport au vécu en gare s'améliore de façon générale. La plupart des indicateurs sont en progression.

### **La perception de la sûreté**

Le sentiment d'insécurité est en légère augmentation. Ce ressenti peut être lié, entre autres, aux conditions de vie actuelles liées à la crise sanitaire.

### **3.4. Les activités de la Direction des Ressources Humaines**

Les Services de la Direction Ressources Humaines des CFL ont mis en œuvre de nombreux projets de développement, entre autres sur le plan du recrutement, de la formation des processus et outils RH ainsi que sur celui de la gestion du personnel actif au sein du Groupe.

#### **Employer Branding**

Dans le but de contribuer à la prospérité de l'entreprise et du savoir-faire par des recrutements qualitatifs en nombre suffisant, le développement continu de la marque employeur représente un levier principal. Dans cette optique une campagne de communication digitale a été lancée autour d'un nouveau blog employeur « WeareCFL », mettant en avant les agents en tant qu'ambassadeurs et ambassadrices des métiers et de la vie en entreprise. L'approche des CFL a été élue « employer brand of the year 2020 » par la communauté HR One.

#### **Le bien-être au travail et culture d'entreprise**

Sur base des résultats de la 2ème enquête d'opinion réalisée en novembre 2019, une approche participative a été menée via des groupes de travail en central comme en local dans les différents services afin d'aboutir dans des plans d'actions pluriannuel à mettre en œuvre jusqu'à la prochaine enquête en 2022.

Depuis le début de la pandémie COVID-19, la Direction Ressources Humaines a dirigé une cellule de crise interne et mis en œuvre de multiples mesures organisationnelles et sanitaires pour le Groupe CFL. Le télétravail a été déployé endéans quelques jours de même qu'une hotline et des canaux digitaux de communication spécifiques pour l'ensemble du personnel. Des experts en logistique avaient rejoint la cellule de crise nationale en début de pandémie pour organiser l'approvisionnement, l'entreposage et la distribution de matériel médical. D'autres agents avaient prêté main forte à Luxair Cargo, au CGDIS ou encore à la Direction de la Santé.

L'approche pluridisciplinaire des CFL a notamment été honorée lors des Awards HR One avec le prix « Extraordinary HR support ».

#### **Le personnel**

La société-mère des CFL a embauché 214 agents et réintégré 26 agents des activités Fret au cours de l'exercice 2020, auxquels s'ajoutent 39 reprises après un congé sans traitement ou un congé parental.

Le nombre de départs enregistrés pendant la même période était de 170 dont 38 congés parentaux et congés sans traitement. Ainsi, l'effectif sur place a connu une augmentation de 109 agents. L'effectif total sur place au 31 décembre 2020 s'est élevé à 3586 personnes correspondant à 3499 ETP.

Au niveau du Groupe Fret, le nombre total des entrées et des reprises s'élève à 129 employés en 2020. Avec 183 départs au total dont 26 mobilités internes vers la société-mère CFL, l'effectif a diminué de 54 employés. Au 31 décembre 2020, le Groupe Fret comptait un effectif total de 1139 employés, soit 1123,5 ETP.

Tenant compte en plus des autres filiales, l'effectif total du Groupe CFL s'élève à 4732,4 ETP respectivement à 4848 employés au 31 décembre 2020, ce qui représente une augmentation globale de 52 employés.

### 3.5. Les activités de la Direction Activités Voyageurs

Contrairement à l'année 2019, qui était considérée comme année de transition vers la gratuité des transports publics au Grand-Duché prévue pour le 1er mars 2020, l'année 2020 s'est relevée être une année de renouveau non seulement suite à cet objectif. Il va sans dire que le plus grand défi de l'année 2020 était face à la crise sanitaire du COVID-19.

#### Crise sanitaire du COVID-19

Suite à la crise sanitaire du COVID-19, le Service AV a été contraint d'adapter continuellement l'intégralité de l'offre. Dans ce contexte, les grilles d'horaires, les heures d'ouvertures, le roulement du personnel et du matériel roulant ont été sans cesse adaptés à la situation.

#### Gratuité des transports publics au Grand-Duché au 1er mars 2020

Le Luxembourg, précurseur en la matière, a offert la gratuité des transports publics (en 2ème classe) à tous les clients sur l'ensemble du territoire national. Le Service Activité Voyageurs Trains a donc révisé non seulement son offre nationale mais également l'offre transfrontalière afin d'attirer par des prix revus à la baisse plus de frontaliers.

**MOBILITÉ  
GRATUITE  
AU LUXEMBOURG**

**EDSUN, MICHEL REIS, NICOOL,  
SERGE TONNAR, STAYFOU,  
TUYS, DJ DEE AND DJ NOSI**

Let's celebrate free mobility with  
concerts, food trucks, bars and more...

SATURDAY  
**29/02/2020**  
"NEIEN TRAMSSCHAPP" (KIRCHBERG)  
6pm – 1am  
FREE ENTRANCE



### **Action de promotion ciblée**

Les CFL ont participé à la promotion du « Velosummer » avec des campagnes lancées sur Internet, les médias sociaux et des affichages dans les gares. De même, des navettes adaptées aux vélos, à réserver par Internet, ont été mises en place lors des travaux sur la ligne 10 entre Ettelbruck et Troisvierges. 300 cyclistes ont profité de cette offre, dont 166 avec réservation de place à l'avance.

### **Centres de Vente (CV)**

Face à l'introduction de la gratuité dans les transports publics à partir du 1er mars 2020, à la crise sanitaire actuelle et les restrictions de voyage, la Division « Centres de Vente » s'est efforcée de maintenir un service de qualité à la clientèle. Les agents occupés aux guichets ont eu l'opportunité d'intégrer l'équipe de vente au sein de la gare de Luxembourg, ou d'être mutés vers un poste en tant qu'agent d'accueil ou un autre poste libre au sein des CFL.

### **Le Personnel d'accompagnement des trains**

Au cours de l'exercice 2020, le Service Activité Voyageurs Trains a recruté 26 nouveaux stagiaires, répartis sur 3 classes.

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

En dehors des formations initiales pour les nouveaux stagiaires et des formations continues SNCB et SNCF, chaque agent du personnel d'accompagnement des trains a participé à des formations.

### **Mise en place de l'Equipe volante PAT**

A la date du 1<sup>er</sup> mars 2020, l'équipe responsable des contrôles des titres de transport du réseau RGTR, a été transformée en équipe spéciale attaché à la Division « Accompagnement des trains », nommée « Equipe volante PAT ».

La gamme des produits vendus sur les appareils de contrôle des PAT a été adaptée avec l'introduction de la gratuité des transports publics en 2<sup>e</sup> classe.

### **RAILtab**

La solution RAILtab a été mise en service parmi le personnel des trains en juin 2019. Au total quelques 800 appareils mobiles (tablettes et smartphones) ont été mis à disposition des conducteurs, du personnel d'accompagnement des trains, des manœuvres, des visiteurs et du personnel encadrant.

### 3.5.1. Tarification, Distribution, Formation, Finances

#### Tarification

Après une année 2019 marquée par un chiffre d'affaires relativement stable, le résultat de l'exercice 2020 est surtout marqué par la pandémie de COVID-19 et la gratuité du transport public.

En effet, les ventes réalisées (par les agents dans les guichets des gares, le CallCenter, les distributeurs automatiques via le site Internet CFL et l'application CFL International) au départ du Luxembourg vers l'ensemble des entreprises ferroviaires étrangères affichent pour l'année 2020 un important recul de -58,88% (titres de transport émis) par rapport à l'exercice dernier. 41% des ventes de l'année 2020 ont été réalisées pendant les 3 premiers mois.

Seules les ventes Internet et APP CFL international, canaux self-service, n'ont connu qu'une légère baisse de +/- 5 %.

Les répercussions sur le trafic avec les pays limitrophes - classés dans l'ordre d'importance des titres de transport émis - se soldent par les résultats suivants :

- France: - 58%
- Belgique: - 55%
- Allemagne: - 62%
- Pays-Bas: - 51%
- Suisse: - 56%

#### Comptages voyageurs

Suite à la pandémie de COVID-19 et des mesures sanitaires y compris le confinement total de mi-mars à début mai, le nombre de voyageurs a connu une baisse incomparable.

Le nombre total des voyageurs comptés dans les trains en 2020 se situe à 14.526.743, ce qui représente une diminution de 41,93% par rapport à 2019, dont 3.968.419 voyageurs en trafic transfrontalier, ce qui représente une diminution de 44,61% par rapport à 2019.

Le funiculaire attirait un total de 1.182.981 utilisateurs, ce qui représente une diminution de 37% par rapport à 2019.

#### L'évolution des passagers sur les différentes lignes :

Au courant de l'année 2020, le nombre des voyageurs transportés sur les différentes lignes a connu l'évolution suivante comparée à 2019 :

Ligne	2019	2020	variation
10	5 985 993	3 159 607	- 47,22%
30	1 549 976	979 299	- 36,82%
50	2 112 269	1 066 459	- 49,51%
60	7 615 448	4 682 276	- 38,52%
70	3 160 706	1 915 391	- 39,40%
90	4 591 505	2 723 712	- 40,68%

### **3.5.2. Sécurité, Qualité, Sûreté**

#### **Sécurité et Santé au travail**

En matière de sécurité et santé au travail, l'année 2020 a été marquée par la pandémie du COVID-19. Les mois de mars à mai étaient très mouvementés. Les informations et les mesures sanitaires changeaient continuellement, ce qui demandait une très grande flexibilité de tous les intervenants.

#### **Qualité**

La certification ISO 9001 a été maintenue lors de l'audit de surveillance réalisé au mois de mai. Un nouveau Système de Management Intégré (logiciel ConSense) a été intégré, qui est opérationnel en 2021. Ce projet vise à améliorer et à harmoniser la gestion des Systèmes de Management Qualité et Sécurité existants pour l'EF.

#### **Sûreté**

Au cours de l'année 2020, 423 incidents dans le domaine de la sûreté ont été enregistrés. En total, 21 agents ont été victimes d'une agression physique (dont 12 cas ont été déclarés comme accident du travail suivi par une absence de maladie) et 109 agents ont été menacés ou agressés verbalement.

Dès le début de la pandémie COVID-19, le non-respect des consignes gouvernementales a été à l'origine de 56 agressions envers le personnel des CFL.

Les causes primaires des agressions les plus graves ont été identifiées par des analyses détaillées et les mesures préventives suivantes ont été déterminées :

- Organisation des formations de rappel « Gérer des situations conflictuelles ».
- Formation des agents PAT en matière du principe PAS (Protéger, Alerter, Secourir). Cette formation se fera dans le cadre de la journée PAT 2021 et sera dispensée par la division AV-SQS.
- Mise en place d'affiches de sensibilisation sur l'obligation du port du masque dans les trains, les gares et les quais.
- Présentation régulière au comité de pilotage « Sécurité dans les transports publics » de la situation de sûreté actuelle.
- Collaboration avec le Service IN pour l'amélioration du logiciel « Incidel », saisie des incidents et l'établissement des statistiques. Une application mobile est aussi en cours de réalisation.
- Vidéosurveillance dans les trains : 105 incidents ont nécessité un retrait des disques durs d'enregistrement, dont 61 sur demande de la Police Grand-ducale.
- 24 actions dans les trains ont été réalisées en coopération avec l'Administration des douanes et accises et 14 actions avec les agents de la Police Grand-ducale.

### **3.5.3. Voyages en bus CFL**

#### **Les voyages en bus CFL**

Le Service Activité Voyageurs Bus, est chargé du transport en commun routier des voyageurs. Le Service Activité Voyageurs Bus a un effectif de 308 agents.

Le personnel de conduite, au nombre de 245, est attaché à deux postes différents : au poste central de Luxembourg et 38 au poste d'Echternach.

Pendant l'année 2020, le personnel de conduite a parcouru 6.670.579 km par rapport à 6.584.000 km en 2019. En 2020, le nombre de voyageurs transportés était de 2.656.396 contre 4.218.255 en 2019.

L'atelier de réparation du Service Activité Voyageurs Bus a pour charge l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 77 autobus, 2 autobus électriques et, en total, 320 véhicules de service.

Tous les autobus sont équipés de systèmes de localisation GPS, de télécommunication et d'annonce automatique des arrêts.

#### **Le « Luxembourg-Saarbrücken-Express » et le « Gare Lorraine Express »**

Finalement, les navettes « Luxembourg-Saarbrücken-Express » et « Gare Lorraine Express » ont également été marquées par la crise sanitaire du COVID-19. Leur fréquentation a régressé considérablement par rapport à l'année 2019, compte tenu du fait que pendant le confinement seulement une offre très restreinte a été proposée pour le « Luxembourg-Saarbrücken-Express » et la circulation du « Gare Lorraine Express » a été suspendue complètement.

A partir du 22 juin 2020, l'intégralité des courses du « Gare-Saarbrücken-Express » était à nouveau assurée et l'ensemble des circulations de la navette « Gare Lorraine Express » était de nouveau offerte à partir de fin juin 2020.

69 923 voyageurs ont profité de la liaison par bus entre Luxembourg et Sarrebruck en 2020, ce qui représente une baisse de 51,17% par rapport à l'exercice 2019.

La navette entre Luxembourg et Lorraine TGV a été utilisée par 3 184 voyageurs en 2020, soit 66,57 % de moins qu'en 2019.

### 3.5.4. La flotte des CFL

#### Le matériel roulant :

Le matériel roulant voyageur et les moyens de traction dont disposaient les CFL en décembre 2020 sont les suivants :

- 21 automotrices électriques de la série 2000 (monophasées 25kV/50Hz) ;
- 21 automotrices électriques de la série 2200 à 2 niveaux (bitension 25kV/50Hz et 1,5kV/continu) ;
- 21 automotrices électriques de la série 2300 à 2 niveaux (bitension 25kV/50Hz et 15 kV /16,7Hz) ;
- 19 locomotives électriques de la série 3000 (bitension 25 kV/50Hz et 3 kV/continu) ;
- 20 locomotives électriques de la série 4000 (bitension 25 kV/50 Hz et 15 kV/16,7 Hz) ;
- 20 voitures pilotes à 2 niveaux de 1ère et 2ième classe ;
- 15 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 1ère et 2ième classe ;
- 52 voitures intermédiaires à 2 niveaux de 2ième classe ;
- 1 locomotive Diesel-électrique de manœuvre louée auprès de CFL cargo ;
- 1 locotracteur.

En 2020, les CFL ont obtenu l'autorisation de circulation suivante :

- les locomotives CFL de la série 3000 équipées en ETCS déjà autorisées à circuler en Belgique et au Luxembourg dans le trafic voyageurs et fret ont également obtenu une autorisation de l'ERA dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire pour circuler en France.
- les nouvelles versions de logiciels ETCS ont été implémentées sur l'ensemble du parc du matériel roulant ferroviaire des CFL pour lever les restrictions émises par les agences de sécurité et les gestionnaires d'infrastructure nationaux étrangers. Avec ces nouvelles versions de logiciels, les autorisations de circulation en exploitation commerciale du matériel sont maintenues en France, en Belgique et au Luxembourg.

### **3.5.5. Les activités de l'agence CFL-Evasion**

Depuis fin mars 2020, le secteur du tourisme est sérieusement touché par les conséquences de la pandémie de COVID-19, et aucune vente n'a été effectuée par CFL-Evasion entre mi-mars et fin mai 2020.

### **3.5.6. Les activités de la filiale CFL Mobility**

Le service de carsharing Flex a été mis en service début 2018 avec 20 stations et 80 voitures, offrant une location courte-durée en boucle fermée. En 2020, Flex a augmenté le nombre de client de 80% et compte aujourd'hui presque 4500 clients.

Pour CFL Mobility, l'objectif est d'être un maillon fort dans la chaîne de mobilité au Luxembourg, afin de contribuer à l'amélioration de la mobilité.

Un autre objectif est d'offrir des solutions sur mesure aux clients b2b, comme p.ex. par un système de carsharing interne.

#### **Progression 2020**

Abonnements :	+80%
Kilomètres parcourus :	+56%
Heures d'utilisation :	+60%
Réservations :	+72%

#### **Stations Flex inaugurées en 2020**

Walferdange (Pop-Up Station)

Mamer Gare

Mamer – Centre Culturel Kinneksbond

Capellen Gare

Capellen PAC – Parc d'Activités

## **3.6. Les activités fret du Groupe CFL**

L'année 2020 a été une année singulière à bien des égards, notamment du fait de la situation sanitaire. Le début d'année a été affecté par un niveau d'activité faible dans l'industrie sidérurgique et des grèves en France, suivis par la crise du COVID-19 et son impact sur l'économie sur les mois de mars à juin puis à nouveau, dans une moindre mesure, à partir de mi-octobre à la suite des mesures de re-confinement prises dans la majorité des pays européens. Dans ce contexte, les activités Fret des CFL ont déployé tous leurs efforts pour continuer à servir leurs clients tout en ne faisant pas de concession sur la sécurité et la qualité comme en témoignent le renouvellement des certifications Fret en ISO 9001 et ISO 14001 et le passage à la certification ISO 45001 en septembre 2020.

#### **Gestion de la crise du COVID-19**

Sur l'ensemble de l'année, et en particulier sur les mois de forte crise, les activités Fret ont assuré la continuité de leurs activités grâce à une gestion de crise proactive et l'engagement sans faille du personnel. La cellule de crise a été activée dès début mars, avec pour principal objectif de préserver un cadre de travail conforme aux exigences du groupe en matière de

santé et de sécurité, pour les équipes, les clients ainsi que les four-nisseurs et partenaires. Sur le plan commercial, un suivi continu de l'activité des clients a permis, autant que possible, d'adapter l'offre de services. Sur le plan financier, un ensemble d'actions a été pris avec diligence, avec pour principaux objectifs de préserver la trésorerie et d'assurer le financement des activités tout au long de la crise, et par après.

Les activités Fret ont également participé à l'effort collectif national dans la lutte contre le COVID-19, notamment en mettant à disposition du personnel pour venir en renfort des équipes de LuxairCARGO au Findel dans le courant du mois d'avril mais surtout en dé-diant plusieurs personnes à la cellule de crise du Ministère de la Santé dans les équipes Logistique et Achat. La bonne collaboration avec les ministères, la cellule de crise du CGDIS et les autres acteurs logistiques du pays a été cruciale pour assurer l'efficacité de l'action. Dans ce contexte, CFL multimodal a eu l'honneur d'accueillir le Premier ministre, Ministre d'État, Monsieur Xavier Bettel et le Vice-Premier ministre, Ministre de la Défense et Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Monsieur François Bausch sur leurs sites.

### **Préparation de l'après crise**

Dans une optique post-crise, les activités Fret ont maintenu un programme d'investissements ciblés et critiques pour le développement futur : wagons pour le trans- port par rail de semi-remorques, locomotives interopérables, capteurs GPS à destination de la flotte de wagons et de locomotives de desserte, construction d'un nouvel atelier de maintenance de matériel roulant ferroviaire sur le site de Bettembourg-Dudelange ... L'organisation commerciale a été remodelée avec pour principaux objectifs de renforcer l'organisation et les compétences des équipes et d'être en mesure de mieux répondre aux besoins des clients. Enfin, des réflexions stratégiques ont été menées sur la seconde moi-tié de 2020, afin de définir les priorités à l'horizon 2025.

Dans la continuité des engagements pris en matière de responsabilité sociale d'entreprise et de réduction de l'impact écologique du transport de marchandises des activités Fret, CFL cargo a augmenté son recours à l'électricité verte avec, en plus du Luxembourg et de la Suède, sa filiale allemande qui a reçu le label Ökostrom et CFL intermodal qui a engagé un projet de neutralité carbone.

L'action au sein de la coalition européenne Rail Freight Forward s'est également poursuivie tout au long de l'année, avec notamment la contribution à l'élaboration du Green Pa-per - Rail Freight strategy to boost modal shift, publiée en juillet, et qui présente le plan d'actions proposé par les entreprises ferroviaires membres de l'alliance afin d'atteindre l'objectif de 30% de fret ferroviaire en Europe à l'horizon 2030.

## Principaux faits marquants par activité

### Traction ferroviaire et maintenance

En 2020, les activités ferroviaires du Groupe ont eu pour priorités de garantir la continuité de leurs opérations sur l'ensemble des secteurs et des régions dans lesquels elles sont opérationnelles, de finaliser le projet de renforcement de la gouvernance dans les filiales étrangères démarré en 2019 avec la nomination d'une nouvelle direction pour CFL cargo France, et d'adapter au mieux leur organisation aux demandes du marché et des clients.

	Réalisé 2019	Réalisé 2020
KTonnes transportées CFL cargo groupe	9596	8692
TKM (millions de tonnes-km) CFL cargo consolidé	2440	2346

L'activité a été fortement impactée par la crise sanitaire, par le report de nouveaux projets intermodaux et par les fluctuations d'activité de l'industrie sidérurgique. Des différences sont cependant notables d'un secteur à l'autre ou d'une zone géographique à l'autre. Ainsi, l'activité de maintenance des wagons et locomotives s'est globalement bien maintenue, de même que l'activité de traction ferroviaire en Suède et en Allemagne. Les relations tissées avec les clients et l'image positive du Groupe sur le marché ont également permis de gagner de nouveaux clients et de lancer de nouveaux trafics. La coopération entre CFL cargo et CFL intermodal a également permis le démarrage de deux nouveaux trains inter-modaux reliant le Luxembourg à Kiel et Poznan début 2020. Le train de Poznan a été cependant temporairement suspendu au printemps du fait de la crise sanitaire.

### Trains intermodaux

Au-delà du démarrage de ces deux nouvelles connexions, CFL intermodal, opérateur de trains combinés, a eu pour priorité de maîtriser ses opérations, d'adapter son plan de transport et ses ressources et a investi dans son système d'information afin d'améliorer la gestion des trains et la visibilité de la chaîne logistique. Fin 2020, 100% des trains intermodaux opérés par CFL intermodal sont suivis par GPS. Fin 2020, le démarrage d'une nouvelle liaison intermodale entre Luxembourg et Rostock est annoncé pour janvier 2021, renforçant l'offre vers le Nord de l'Allemagne et la Scandinavie au départ du site de Bettembourg-Dudelange.

### Terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange

Le bilan du terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange est globalement encourageant malgré le contexte, avec une baisse de 3,6% des manutentions par rapport à 2019. La perspective de reprise de l'activité en 2021 a conduit la direction de CFL terminals à lancer une réflexion avec l'appui d'un consultant externe afin d'identifier des pistes d'amélioration de la productivité, tant sur les installations et équipements actuels que dans l'hypothèse d'une évolution future de l'infrastructure.

### Logistique

CFL logistics, opérateur logistique filiale de CFL multimodal, a poursuivi son objectif de consolidation et de pérennisation de ses activités. Le portefeuille de clients de l'entrepôt a

évolué avec la cession ou l'arrêt d'activités à faible rentabilité au profit de partenariats plus structurants. En ce qui concerne les activités de transport routier, un effort particulier a été mené auprès de clients pour développer l'offre multimodale, en s'appuyant sur le réseau de trains intermodaux au départ du terminal de Bettembourg-Dudelange et accompagner les clients dans leurs projets de report modal. Cela restera également une priorité pour 2021.

En matière de certification, la démarche GDP initiée mi-2020 s'est conclue avec succès en décembre. Cette certification reconnue en Europe est un gage de bonne pratique dans la manutention et le stockage des produits pharmaceutiques et permettra de développer les activités logistiques dans les secteurs pharmaceutique et médical dans le futur.

## **3.7. Les activités de la Direction Gestion Infrastructure**

### **3.7.1. La maintenance des installations**

Parmi les responsabilités des CFL en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise se trouvent l'entretien régulier, la maintenance et le dépannage des installations ferroviaires, y compris la maintenance des voies, des appareils de voie, des caténaires, des installations de signalisation, de télécommunication et de génie technique, ainsi que des passages à niveau. Ces mesures sont assurées par les moyens de production propres au Groupe.

En conditions hivernales, un plan spécialement élaboré entre en vigueur, dans le but d'approvisionner en sel les centres d'intervention, de tester régulièrement les systèmes de réchauffage électrique des aiguilles ainsi que d'ajuster et de préparer les installations ferroviaires aux basses températures.

Des interventions rapides et efficaces sont assurées, 24 heures sur 24, grâce aux systèmes d'astreinte propres à chaque secteur d'activité du gestionnaire d'infrastructure.

### **3.7.2. La gestion quotidienne du réseau**

Tous les aspects de la gestion du trafic ferroviaire relèvent de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure. Sur tous les sillons qui sont attribués par l'Administration des Chemins de Fer, le gestionnaire d'infrastructure est en charge de la fluidité du trafic, en mettant en œuvre les moyens à sa disposition afin de réduire au minimum tout conflit de circulation. L'approvisionnement des trains en énergie électrique ainsi que le pilotage des activités au sein du centre national de télésurveillance en font également partie.

Le gestionnaire d'infrastructure est d'ailleurs responsable de l'information des clients dans les gares et aux arrêts, par exemple par le biais de la mise en place de panneaux d'information, d'annonces sonores et du personnel sur place. Il est d'ailleurs la mission du gestionnaire d'infrastructure de veiller à la sûreté de la clientèle et des employés.

### **3.7.3. Les grands projets d'infrastructure**

- Construction d'un deuxième viaduc Pulvermühle.

#### Ouvrage du boulevard d'Avranches :

Les travaux de construction du mur de soutènement définitif sont terminés depuis décembre 2018 et les travaux de parement en pierre naturelle sont en cours de finalisation.

Les travaux de finition des voies piétonnes comprenant le revêtement des trottoirs, la réalisation des garde-corps définitifs ainsi que l'aménagement des alentours ont été finalisés en juillet 2020.

Les travaux de réaménagement de l'ancien chemin touristique reliant le boulevard d'Avranches au fond de la vallée sont en cours de réalisation. La mise en service complète de ces itinéraires touristiques est prévue pour mars 2021.

Ouvrage sur perré :

Les travaux de maçonnerie du perré ont débuté au mois d'avril 2018 et ont été finalisés en septembre 2020.

Après 9 ans de travaux, la piste cyclable PC1 au pied du perré a été remise en service en novembre 2020.

La déviation de celle-ci, par la cité jardinière, a été déposée ainsi que le pont provisoire permettant cette déviation.

Ouvrage du pont viaduc :

Le nouveau second viaduc Pulvermühle et la mise à double voie du tronçon de Luxembourg à Sandweiler-Contern ont été inaugurés le 11 juin 2019.

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

La mise à double voie du tronçon de Luxembourg à Sandweiler-Contern et le nouveau second viaduc Pulvermühle avaient été inaugurés le 11 juin 2019.

En 2020 des travaux de finition ont encore été réalisés :

- la pose de clôtures et glissières de sécurité ;
- les travaux de réaménagement des zones d'installations de chantier des sites à Scheidhof et à l'ancienne Gare de Sandweiler/Contern ;

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

Les travaux du présent projet ont été terminés dans leur globalité fin 2016, à l'exception des travaux de suppression des passages à niveau 5 et 7. En ce qui concerne la suppression du passage à niveau 7, la procédure d'expropriation en vue de l'acquisition des emprises nécessaires, a abouti.

Les travaux de pose de couvertines métalliques (en inox) aux arrêts de Bascharage-Sanem, Schouweiler, Dippach-Reckange et Leudelage ainsi qu'au deux passages souterrains aux PK 4,500 et 5,700 sont en phase d'achèvement.

Les travaux de confortement du talus du côté droit entre les P.K. 16,250 et 17,450 sont achevés depuis le 13 juin 2020 et les travaux de confortement du talus du côté gauche entre les PK 17,025 et 18,050 sont achevés depuis septembre 2020.

Travaux à venir en 2021 :

- Les travaux d'habillage en Trespa® des arrêts de Bascharage-Sanem, Schouweiler, Dippach-Reckange et Leudelage ainsi qu'aux passages souterrains aux PK 4,500 et 5,700.
- Reprise du projet de la suppression du PN7 (Schleiwenhaf)
  
- 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.

Le projet est réalisé par tronçons lors de grands barrages des voies sur la ligne du Nord.

Les travaux prévus à être réalisés pendant les vacances de Pâques 2020 ont dû être reportés dans la période des vacances de Pâques 2021 suite à la crise sanitaire du COVID-19.

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

#### Réélectrification :

Depuis le 17 septembre 2018 la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen est exploitable sous 25.000V CA. Les travaux de finition sont en cours.

Reconstruction respectivement rehaussement des ouvrages d'art situés aux points kilométriques 8,913 (Mamer-Lycée), 9,984 (Mamer-Centre) et 17,030 (Kleinbettingen) :  
Les travaux de reconstruction et de rehaussement sont achevés.

- Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg.



Le planning actuel de 2015 – 2024 est en cours d'analyse détaillée. La date de mise en service intermédiaire sera reportée.

Jusqu'à fin 2020, les travaux suivants ont été réalisés :

#### Saut de Mouton (OA5 et OA6)

- La pose des éléments préfabriqués d'encorbellements est en cours d'achèvement.
- Les travaux d'étanchéité du tablier, y compris la protection en asphalte coulé sont achevés à l'exception des zones pistes.
- Une réception de l'échantillon garde-corps du saut-de-mouton a eu lieu le 23 janvier 2020 dans les ateliers de l'entreprise MICE et le montage des garde-corps et des écrans antibruit est en cours.
- Au niveau de la piste cyclable / plateforme CGDIS, les travaux d'enrobés sont en cours.
- La mise en charge de l'ouvrage a eu lieu au cours de la semaine 51 de 2020.

#### Pont routier OA11

- La réception définitive de l'ouvrage a été réalisée le 22 août 2019.
- Le décompte final de l'OA11 a été établi le 4 décembre 2019 et le marché 12 peut donc être considéré comme clôturé.

#### Aménagement de la plateforme Tronçon 3

- La réalisation des escaliers de secours est en cours.
- La mise en conformité des chambres d'épissures est en cours.
- L'établissement du dossier as-built est en cours.
- La réception partielle provisoire entre Pk 7.700 et Pk 9.900 a eu lieu le 27.11.2020.
- La réception provisoire aura lieu en début de l'année 2021.

#### Pont routier OA12

Les travaux de gros oeuvres (culées et tablier) de l'OA12, franchissant l'autoroute A3 sont achevés. La mise en place des garde-corps et des écrans de protection est terminée. Après finalisation des travaux d'enrobés des rampes d'accès et de raccordement au CR158 existant, la nouvelle route au-dessus de l'OA12 a été ouverte au public par l'Administration des Ponts & Chaussées en date du 28 septembre 2018.

Les travaux d'enlèvement du platelage de l'OA12 ainsi que de la démolition de l'ouvrage existant ont été réalisés lors des week-ends de barrages de l'autoroute A3 du 26 au 27 octobre 2019 ainsi que du 01 au 04 novembre 2019.

Actuellement les travaux suivants sont encore en cours :

- La finalisation des remblais quart de cône coté culée C1.
- La réfection de la peinture des poutrelles au-dessus de l'autoroute A3. Un barrage était prévu lors du weekend du 26 au 27 septembre 2020. Compte tenu des prévisions météorologiques, l'intervention pour les retouches de peinture a dû être annulée. (en attente du prochain barrage de l'autoroute A3 avril/mai 2021 dans le cadre de la pose des poutres PRS du marché 18 ainsi que d'une météo favorable).

- La mise en conformité de la mise à la terre des garde-corps et écran de protection au-dessus de l'autoroute A3 (en attente du prochain barrage de l'autoroute A3 avril/mai 2021).

#### Passage à Faune

- Les études d'aménagement paysager de l'ouvrage sont finalisées et validées par l'ANF et l'OGE. Les travaux d'aménagement paysager/plantation ont démarré.
- Les remblais techniques derrière les culées sont en cours.
- Le radier pour le local technique BT/MT est finalisé.

Le démontage du platelage de protection au-dessus de l'autoroute A3 est prévu lors du prochain barrage en avril/mai 2021.

#### Pont ferroviaire OA14

- La pose d'une canalisation DN 900 est finalisée.
- La réalisation en atelier des premiers caissons métalliques de l'ouvrage est en cours.
- Le ferrailage et le bétonnage des culées C0 et C1 est en cours.
- La fabrication en atelier de la charpente métallique et montage sur site est en cours.
- Montage des premiers tronçons sur chantier T2 à T7 coté Luxembourg et France

#### Pont routier OA13

Les travaux de construction de l'OA13 franchissant l'autoroute A3 ont été attribués le 17 avril 2020 et l'ordre de service de commencement des travaux a été envoyé le 27 avril 2020.

#### Chantier DN 1100

La réception provisoire des travaux de renforcement du canal DN 1100 sous les voies ferrées à la tête nord de Bettembourg a eu lieu le 2 décembre 2020 et l'établissement du dossier as-built est en cours.

- Gare de Bettembourg. Mise en place d'une passerelle pour voyageurs et piétons

La mise en service de la passerelle est visée pour fin 2021.

- Plate-forme multimodale à Bettembourg-Dudelange. Centre routier sécurisé. Phase 1.

Les travaux dans les zones 3 et 5 sont en grande partie terminés et celles-ci sont partiellement en service, ce qui a permis de dégager la zone 6 afin de pouvoir débiter les travaux dans cette zone. La zone 6 est entrée en service dans le courant du mois de juin 2020. Les travaux dans les zones 1 et 2 ont été interrompus afin de permettre la construction du nouvel Atelier CFL-Technics et se poursuivront dès que le chantier de l'atelier aura libéré les zones 1 et 2. Les travaux dans les zones 3 et 5 sont en grande partie terminés et celles-ci sont partiellement en service, ce qui a permis de dégager la zone 6 afin de pouvoir débiter les travaux dans cette zone. La mise en service de la zone 6 est prévue pour le mois de mars 2020. Les travaux dans les zones 1 et 2 ont été interrompus afin de permettre la construction du nouvel Atelier CFL-Technics et se poursuivront dès que le chantier de l'atelier aura libéré les zones 1 et 2.

- Pôle d'échange multimodal en Gare d'Ettelbruck.

Au cours de l'année 2020 les travaux suivants ont été réalisés :

A partir de début octobre 2019 furent déposées les voies de garage restantes de la gare afin de pouvoir procéder à la remise en état des plateformes ferroviaires respectives et de reposer les nouvelles voies sur les nouveaux tracés projetés.

Suite à la décision gouvernementale de suspendre du 20 mars au 20 avril 2020 toute activité dans le domaine de la construction en raison de la lutte contre le COVID-19, le chantier a officiellement chômé pendant cette période. Comme la reprise effective était conditionnée par un certain nombre de mesures organisationnelles et d'aménagements concernant la mise en place des mesures en matière de sécurité et de santé s'imposant, ce n'est qu'à partir du 27 avril 2020 que les travaux sur terrain ont effectivement redémarré, ceci cependant dans un premier temps à rendement plus réduit. Les répercussions liées à la suspension totale du chantier, respectivement aux annulations et reports de certains barrages ferroviaires ont fortement chamboulé le planning général des travaux, qui a dû être révisé de fond en comble.

La construction du nouveau quai III ainsi que des souterrains Nord et Sud s'est poursuivie et les premiers éléments de la marquise du quai III ont été posés à partir du mois de juin 2020. Avec un retard d'environ deux mois par rapport au planning initial, le quai III a pu être mis partiellement en service le long de la voie 005 existante en date du 9 novembre 2020. Par ailleurs, outre la fermeture du souterrain actuel, a été ouvert au public le nouveau souterrain Nord qui relie dorénavant les trois quais entre eux.

Lors de la Toussaint 2020, la voie 004 a été déposée, le quai provisoire a été replié et les parties des portiques caténaïres devant équiper les nouvelles voies 003, 004, 005 et 006 ont été posées sur la marquise du quai III.

En ce qui concerne le quai III les travaux de finitions restent à terminer (p.ex. pose équipements et faux-plafond en bois, etc.). Les travaux actuellement en cours concernent l'aménagement des nouvelles voies 005, 006, 057 et 067, la reconstruction de la moitié du quai II du côté voie 003 et en parallèle la construction des trémies d'escalier, d'escalier mécanique et d'ascenseur du nouveau souterrain Sud au droit de ce même quai.

- Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes.

Au cours de l'année 2020, les travaux suivants ont été réalisés lors de différentes phases.

- Modification des raccordements du système de drainage sur les canalisations existantes.
- Mise en place de clôtures.
- Mise en place de portails
- Réalisation d'un mur de soutènement au PN 15 pour la création d'une piste conforme le long de la voie de droite.
- Mise en place des câbles dans les caniveaux du PK 5.200 au PK 7.000.

Les travaux ont été réceptionnés en date du 7 juin 2020.

- Mise en oeuvre de mesures antibruit sur différents tronçons du réseau ferré luxembourgeois - Phase 1 : Tronçon Luxembourg-Bettembourg -Esch/Alzette.

Conformément au règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, ce projet concerne les démarches de lutte contre les nuisances sonores émanant du rail

Les différentes actions de mise en oeuvre de mesures antibruit sur le réseau ferré luxembourgeois seront définies de concert avec le Groupe de Travail « réduction des nuisances sonores », dans lequel sont représentés l'Administration de l'Environnement et le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Lors d'une première phase, la situation du tronçon de ligne Luxembourg – Bettembourg – Esch/Alzette est analysée et plus particulièrement la traversée de l'agglomération de Schiffflange.

Les travaux de génie civil ont été adjugés en 2016 et ont démarré sur site mi-novembre 2016.

Les travaux de mise en place du mur antibruit proprement dit ont été adjugés en 2018 et la pose des premiers éléments s'est déroulée lors du barrage des voies pendant les vacances scolaires de la Toussaint 2018.

L'Administration communale de Schiffflange saisit l'occasion dudit projet pour aménager une piste cyclable le long des infrastructures ferroviaires entre les P.K. 6,200 et 7,600. Ces travaux seront pris en charge à 100% par l'Administration communale de Schiffflange.

### Travaux réalisés :

- la pose des éléments acoustiques en béton-bois sur divers murs de soutènement ;
- les travaux de pose du MAB en Gabions «Blue blocs» dans la tranchée derrière l'église entre les P.K. 6,850 et 7,000 (PN 91) ;
- la pose des écrans acoustiques en béton bois sur l'ensemble de l'emprise de chantier;
- la remise en état des alentours le long des futurs MAB ;
- l'aménagement d'une nouvelle trace de caniveaux à câbles le long des voies ferrées, y compris le réaménagement des pistes de services entre les P.K. 5,600 et 8,060, à l'exception de quelques zones locales restant à être finalisées ;
- la réalisation du passage souterrain piétons et cyclistes avec ses ouvrages d'accès ;
- la réalisation des rampes d'accès à la future passerelle piétonne de la piste cyclable ainsi que la pose de la passerelle proprement dite ;
- la mise en oeuvre des enrobés sur les tronçons 2 et 3 de la piste cyclable.
- divers travaux de finition liés à l'aménagement des tronçons 2 et 3 de la piste cyclable (p. ex. pose de garde-corps, équipement de l'éclairage public),
- la pose de nouveaux caniveaux à câbles le long des voies ferrées y compris le réaménagement des pistes de services entre les P.K. 7,900 et 8,100 (côté voie 2), travaux réalisés majoritairement lors d'interventions de nuit.

### Travaux en cours de réalisation ou d'achèvement :

- la pose des écrans du futur MAB transparent en forme de Z® ;
- le réaménagement des accès vers les portes de service et de secours du MAB ;
- les travaux de finition au passage souterrain pour piétons.

- Suppression des passages à niveau Nos 91, 91a et 92 à Schiffflange et reconstruction de l'arrêt Schiffflange.

La suppression des passages à niveau PN 91 et 91a est effective depuis le 27 octobre 2018.

La suppression définitive du passage à niveau PN 92 a eu lieu le 03 mai 2019.

#### Travaux réalisés:

- la reconstruction des quais à voyageurs. Les quais sont exploitables sur une longueur utile de 250m et une largeur utile de minimum 3m ;
- le renouvellement des installations de traction électrique (caténaires) entre les P.K. 5,600 et P.K. 7,900;
- la mise en place du passage inférieur sur son emplacement définitif ainsi que l'aménagement de la nouvelle liaison routière ;
- la réalisation des ouvrages d'accès reliant le nouveau passage inférieur aux quais à voyageurs et à la future placette (parvis) ;
- la pose des passerelles cyclo-piétonnières enjambant la nouvelle liaison routière au centre-ville ;
- la construction de la future passerelle piétonne remplaçant le passage à niveau PN92;
- la réalisation du revêtement en brique le long des ouvrages de la nouvelle liaison routière;
- l'aménagement de divers accès aux quais à voyageurs et du chemin cyclo-piétonnier longeant le quai côté voie 1 ;
- le réaménagement du P+R situé rue de la Gare ;
- les travaux de raccordement du chauffage urbain dans la rue de Hédange et réaménagement de la zone remaniée.

#### Travaux en cours de réalisation ou d'achèvement :

- la pose des ascenseurs de la passerelle piétonne ;
- le réaménagement des places de stationnement devant la passerelle piétonne ;
- la pose des ascenseurs de l'arrêt ferroviaire ;
- le montage des MBox et de garde-corps ;
- le réaménagement de la rue de la Gare et des accès aux quais à voyageurs ;
- la pose des abris à voyageurs et des lampadaires sur les quais.

- Gare de Luxembourg. Aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies.

Les travaux de construction du nouveau quai VI ainsi que l'aménagement de la plateforme ferroviaire des nouvelles voies 012 et 013 sont en cours.

Les travaux de charpente métallique relatifs aux nouvelles marquises des quais V et VI viennent de débiter en atelier.

En parallèle, les travaux concernant l'aménagement du nouveau bâtiment EAM projeté dans le secteur nord de la partie voyageurs de la gare se poursuivent. Les fondations du bâtiment ont été réalisées en 2019 et le montage de la structure par éléments préfabriqués en béton a

été achevé en 2020. Les travaux de parachèvement, d'équipements techniques et d'aménagements extérieurs sont en cours.

Le chantier a chômé officiellement du 20 mars au 20 avril 2020 suite à la décision gouvernementale de suspendre pendant cette période toute activité dans le domaine de la construction en raison de la lutte contre le COVID-19. Comme la reprise effective était conditionnée par un certain nombre de mesures organisationnelles et d'aménagements concernant la mise en place des mesures en matière de sécurité et de santé s'imposant, ce n'est qu'à partir du 27 avril 2020 que les travaux sur terrain ont effectivement redémarré, ceci cependant dans un premier temps à rendement plus réduit.

Les travaux de génie civil relatifs à la réalisation des fondations de la nouvelle passerelle vers Bonnevoie viennent de débuter. A cette fin furent déposés les premiers tronçons des marquises existantes des quais I à IV. Les travaux de charpente métallique relatifs à cet ouvrage viennent de débuter en atelier.

- Gare de Kleinbettingen. Renouvellement et modernisation des installations fixes

Les travaux suivants ont été réalisés :

- l'éclairage dans et aux alentours du nouveau souterrain est finalisé ;
- les ascenseurs sont en service ;
- la mBox est en service ;
- les travaux de revêtement en plaques stratifiées (Trespa®) sont achevés ;
- les travaux de réalisation du plafond acoustique sont terminés ;
- les toilettes, les locaux techniques ainsi qu'un local pour le chef de circulation sont achevés ;
- les sièges pour les abris voyageurs sont installés.

Les travaux suivants sont en cours :

- la finalisation du nouveau bâtiment voyageurs ;
- l'adaptation de la signalétique et des bandes de guidage et d'aide à l'orientation.

- Aménagement d'un système automatisé d'information aux voyageurs

Au 27 octobre 2020, 94% des voyageurs bénéficient des afficheurs Auris et 63% des points d'arrêts sont équipés par des afficheurs.

Comme suite à la décision gouvernementale de suspendre toute activité dans le domaine de la construction (en mars/avril 2020) en raison de la lutte contre le COVID-19 et à la décision des autorités sanitaires allemandes de classer le Luxembourg comme zone à risque (en juillet/août 2020), le fournisseur allemand Funkwerk Systems GmbH n'a pas pu respecter le planning. Le déploiement des afficheurs Auris ainsi que la sonorisation automatisée via Auris sur tous les points d'arrêt avaient été visés pour 2020.

- Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Renouvellement des installations de sécurité

Après une phase initiale de développement de l'intégration du système ETCS, le projet sera réalisé en quatre phases d'équipement successives :

- Phases 1 et 2 : Secteurs de Lorentzweiler, Mersch et Cruchten, Ettelbruck et Diekirch (vacances scolaires d'été 2020).
- Phase 3 : Secteurs de Goebelsmuhle, Kautenbach et Wiltz (2022).
- Phase 4 : Secteurs de Wilwerwiltz, Clervaux et Troisvierges (2023).

Plusieurs groupes de travail entre les CFL et le fournisseur étudient et définissent les sujets afférents au projet (organisation et déroulement du projet, exploitation, réalisation technique, autorisation de mise en service, écolage, etc). Les modifications des caractéristiques techniques et opérationnelles du poste directeur du type DB ont été définies afin de permettre une intégration dans le système ferroviaire luxembourgeois. Le fournisseur a réalisé des premiers essais avec leur solution ETCS à Bettembourg. Après les premiers essais réussis dans le triage à Bettembourg, le fournisseur a prévu une installation d'essai ETCS avec des compteurs d'essieux et de balises (les signaux seront simulés) sur la ligne Ettelbruck – Bissen. Les premiers parcours d'essai avec un train du type Robel ont eu lieu avec succès le 30 novembre et les 1er et 2 décembre 2020. La deuxième série d'essais a eu lieu le 15, 16 et 17 décembre 2020 avec des locomotives fret de CFL Cargo (types DE18 et 1100).

Le concept de gestion de risque et la définition du système de risque ont été établis et approuvés. Les sessions pour l'identification des risques liés au changement ont eu lieu et le rapport des dangers identifiés a été approuvé mi-janvier 2020.

Les travaux de génie civil pour les fondations sont terminés et les mâts pliants ont été adaptés conformément aux besoins CFL et la fabrication a pu commencer.

Le fournisseur a commencé avec l'installation du container d'écolage pour la maintenance.

L'installation de simulation destinée à la formation du personnel d'exploitation a été mis en place dans le bâtiment du PD Ettelbruck fin octobre 2019. Des premiers essais et retours au fournisseur ont eu lieu. Le logiciel (SW) spécifique a été installé fin 2020. Les formations pour les instructeurs des chefs de circulations sont terminées. Les formations pour les chefs de circulation pourront commencer au début de l'année 2021.

#### Ré-planification :

Suite aux perturbations rencontrées liées à la lutte contre le COVID-19, la mise en service selon planning renseigné (été 2020) n'était plus possible et a été reportée au 06 août 2021.

Après la fin de l'interruption forcée des chantiers, les travaux de génie civil sur la ligne 1 ont été repris.

Fin avril 2020 l'adjudicataire a commencé à tirer les nouveaux câbles de branchement. Les premières fondations pour la pose des guérites des PSI ont été réalisées.

Les guérites arbitrants la nouvelle technologie ont été posées en mai 2020 à Burden, Diekirch, et Lorentzweiler et en juin 2020 à Mersch et à Cruchten. A Ettelbruck les deux guérites ont été posées le 22 juillet 2020.

### Avancement sur terrain :

#### Gare de Lorentzweiler :

- Les travaux de génie civil sont presque achevés. Il manque encore la dernière traversée.
- Les installations du poste de signalisation sont presque terminées.
- L'installation de comptage d'essieux est en service et les données seront transmis au fournisseur Scheidt & Bachmann.

#### Gare de Mersch :

- Les travaux de génie civil sont en dépendance avec le projet « Mise en conformité de la gare Mersch ».
- Les signaux d'entrée (côté sud et nord) sont posés.

#### Poste de transition Cruchten :

- Les travaux de génie civil sont presque terminés.
- Les signaux ont été posés.
- Les câbles principaux ont été tirés.

#### Gare d'Ettelbruck :

- Les travaux de génie civil sont en dépendance avec le projet « Mise en conformité de la gare Ettelbruck ».
- Les signaux d'entrée (côté sud et nord) ont été posés.
- La pose des installations S est en dépendance de l'avancement du projet « Mise en conformité de la gare Ettelbruck ».

#### Gare de Diekirch :

- Les installations du poste de signalisation sont terminées.
- Les signaux ont été posés.

#### Poste de transition Burden :

- Les travaux de génie civil sont terminés.
- Les signaux ont été posés.

#### Poste directeur Mersch :

- Les travaux de génie civil sont presque terminés.

L'Administration des Chemins de Fer a approuvé le projet de modification du Règlement Général d'Exploitation. Il a été mis en vigueur le 13 décembre 2020.

Les nouveaux SFHM ont été livrés le 29 mai 2020.

Les SFA pour Diekirch ont été livrés le 4 juin et ont été mis en place au terrain le 08 et 09 juin 2020.

La gare de Lorentzweiler a été entièrement équipée avec les signaux SFA, SFVb et SFHM et le câblage est prêt.

- Gares de Rodange. Aménagement d'un bâtiment P&R

Les travaux de pieux ont commencé début décembre 2019 et ont été finalisés en juin 2020. Les travaux des structures en béton (cages d'escaliers et rampes circulaires) et des réseaux dans l'emprise du parking sont en cours de réalisation depuis mi-juin 2019.

Les travaux de la première phase du nouveau rond-point et de la bretelle d'accès ont démarré début septembre 2020. Cette première phase comprend la déviation des réseaux souterrains et la construction de nouvelles stations d'alimentation et d'échange pour l'électricité et l'eau potable.

- Gares de Rodange. Modernisation et mise en conformité des infrastructures voyageurs.

Les travaux de pose des éléments préfabriqués du quai II, de réalisation des voiles de la cage d'ascenseur de la passerelle et de pose des voies 104 et 105 ont été achevés en février 2020.

Les travaux de réglage des équipements caténaires et de signalisation des voies 104 et 105 ont été finalisés début juin 2020. En date du 18 juin 2020, les voies 104, 105 et le quai II ont été mis en service.

Les travaux de la phase 2 ont commencé fin juin 2020 avec la dépose des voies 106 et 107 pour permettre le renouvellement de la plateforme des voies 106 et 107 et afin de débiter les travaux de renouvellement du quai III.

Les travaux de construction de la cage d'ascenseur côté quai III ont été finalisés début juillet 2020. Le premier élément de la passerelle a été préfabriqué sur place pendant le mois de juillet 2020 et a été posé lors du weekend de barrage des voies 104 à 107 du 31 juillet au 2 août 2020. Les travaux de la cage d'ascenseur côté quai I sont en cours depuis mi-septembre, en vue de pouvoir poser le segment de passerelle entre le quai I et le quai II en janvier 2021.

Les travaux relatifs à la réalisation des bâtiments techniques se poursuivent en parallèle. Le coffrage et le bétonnage des voiles situés le long de la voie 101 ont été réalisés pendant les mois de juin et juillet 2020 lors de plusieurs courtes périodes de barrage de la voie 101.

Les travaux de gros oeuvre des bâtiments techniques ont été terminés en mi-novembre 2020.

Dans la zone du futur quai III, les fondations pour les marquises, les quais préfabriqués et les différents équipements de quai ont été finalisées en septembre 2020. Les éléments préfabriqués du quai III ont été posés début octobre 2020. La pose des marquises a été réalisée entre mi-octobre et mi-novembre 2020.

Les travaux de pose des voies 106 et 107 ont été achevés en novembre 2020. Les travaux de réglage des équipements caténaires et de signalisation des voies 106 et 107 sont en cours, en vue de la mise en service du quai III et des voies 106 et 107 fin février 2021.

- Gare de Wasserbillig. Construction d'un nouveau bâtiment pour les équipes du Service Maintenance Infrastructure

Les travaux de gros oeuvre se sont terminés avant les congés hivernaux 2019 et des fermetures provisoires ont été mises en place afin de protéger le bâtiment contre les intempéries. Depuis la reprise des travaux après les congés de Noël 2019, les travaux d'étanchéité du radier et de la toiture ont été réalisés. Les maçonneries intérieures ainsi que les installations techniques sont en cours. Les fenêtres ont été posées, et les travaux d'isolation de la façade ainsi que ceux du hangar de stockage ont débuté.

Les travaux d'isolation de la façade étant terminés, la pose du bardage métallique a débuté. La pose des chapes ainsi que la réalisation des plâtres ont été terminées.

La mise en place des installations techniques et la pose des différents revêtements de sols sont en cours. La charpente métallique du hangar est terminée et les aménagements extérieurs sont en cours.

Toutes les cloisons intérieures et les portes respectives ont été posées. Une partie des réceptions des techniques a été faite à la mi-décembre 2020.

- Gare de Mersch. Aménagement d'un bâtiment P&R

L'autorisation de bâtir est parvenue en date du 12 octobre 2020.

La 1ère réunion de chantier avec l'entreprise Giorgetti ainsi qu'avec les bureaux d'études concernés a eu lieu le 23 octobre 2020. L'ordre de service sera transmis à l'entreprise avec la date d'effet du 11 janvier 2021.

- Gare de Mersch. Mise en conformité des infrastructures voyageurs

L'aménagement du chemin à piétons et la pose de bacs à arbres le long du mur de soutènement du côté de la voie 402 ont été achevés en mars 2020.

Pendant deux semaines de travaux de nuit en février 2020, l'entreprise a réalisé l'intégralité des fondations pour les futurs poteaux caténaux au sud de la gare de Mersch. Lors du weekend de barrage du 15 au 16 février 2020, les micropieux ainsi que les premiers pieux de blindage pour le futur souterrain central ont été réalisés.

En ce qui concerne la prolongation du souterrain sud, les travaux de terrassement et de blindage (micropieux) sont en cours.

Suite aux mesures imposées par le Gouvernement dans le cadre de la lutte contre le COVID-19, le chantier a été fermé le 20 mars 2020. Pour la réouverture du chantier après le confinement, toutes les mesures de protection contre le virus ont été mises en place.

Une fois tous les documents nécessaires (PPSS, check-list du gouvernement) adaptés, les travaux ont recommencé en mai 2020.

Deux semaines après la reprise des travaux, le fond de fouille du souterrain central, côté CEPAL a été atteint. De plus, la poutre en acier, maintenant les câbles CFL, a été posée et les travaux de terrassement jusqu'au futur escalier ont commencés.

Du côté de la nouvelle gare routière, les travaux de terrassement pour le souterrain central se poursuivent.

Pendant les deux weekends de barrage du 09 au 11 mai et du 16 au 18 mai 2020, les travaux de génie civil pour les futurs poteaux caténaux au sud de la gare ont été achevés.

La repose des caniveaux et la réfection des pistes seront faites pendant des travaux de nuits.

Pendant ces deux weekends de barrage en mai 2020, la majorité des massifs de fondations de la future marquise du quai II a également pu être posée.

Après ces deux weekends de barrage en mai 2020, les travaux de terrassement et de blindage de la fouille pour le nouveau souterrain central ont continué. De plus, du côté gare routière, la membrane d'étanchéité de base pour le nouveau SV a été posée afin de pouvoir commencer avec le coulement de béton.

En outre, le sciage du voile du souterrain sud a été réalisé en vue d'envisager sa prolongation.

Jusqu'au début du congé collectif d'été, les travaux d'aménagement des plateformes du nouveau tracé de la voie 403 ainsi que pour le nouvel appareil de voie N°411 ont été achevés.

Les travaux de gros-oeuvre du bâtiment BMS ont pu être terminés avant le début du congé collectif d'été 2020.

Pendant le barrage des voies du 24 août au 13 septembre 2020, le ripage du nouveau souterrain central a été réalisé et la plateforme des voies principales (voies 401 et 402) sur une longueur d'environ 100m par voie a été refait (à la demande du service MI). En plus les appareils de voies N° 405 et 411 ont été posés.

Ensuite l'entreprise a procédé à l'installation de deux grues avec lesquelles les travaux de construction du nouveau souterrain central (côté ancien site CEPAL et côté gare routière) peuvent se poursuivre. Au niveau du souterrain central, la membrane d'étanchéité « Sikaproof » a été collée sur la dalle de répartition côté site CEPAL. De plus, côté gare routière, les voiles ont été bétonnés.

Les travaux de prolongement du souterrain sud existant se sont poursuivis. La dalle de répartition des charges de la futur rampe d'accès a été bétonnée. L'étanchéité a été collée sur la dalle de répartition.

Au niveau du quai intermédiaire, les radiers de répartition des charges pour les éléments de quai ont été fabriqués et posés. En outre, le multitubulaire côté voie 403, ainsi que les regards ont été posés pour permettre, ultérieurement, la pose des éléments de quai préfabriqués.

Au droit de la voie 403, au niveau de la plateforme, la 1ère couche de KG2 vient d'être compactée. Au niveau du bâtiment BMS, les travaux d'étanchéité du toit ont été achevés. En plus, la traversée pour relier l'unité transformateur – groupe électrogène de secours au raccordement du gestionnaire de réseau électrique Electricis a été réalisée.

- Point d'arrêt Bascharage-Sanem. Aménagement d'un bâtiment P&R

Les études APD sont achevées et le dossier APD a été approuvé en août 2019. Les dossiers d'autorisation ont été élaborés et les documents de soumission ont été préparés. La mise en adjudication est en attente actuellement.

Le démarrage du chantier du P&R est tributaire du chantier de l'Administration des Ponts et Chaussées en relation avec les travaux d'abaissement du CR110, route longeant le terrain et par laquelle le parking est desservi. Ce chantier, qui fait partie du projet du contournement routier de Bascharage, présente à l'heure actuelle des retards au niveau du planning initial, de sorte que le début et la fin des travaux prévus pour le chantier du P&R ne pourront pas être respectés.

Suivant le planning des travaux actuel de l'Administration des Ponts et Chaussées en relation avec les travaux d'abaissement du CR110, le chantier du P&R pourra commencer au plus tôt début 2024.

- Gare de Troisvierges. Aménagement d'un bâtiment P&R

Les études APD sont achevées et le dossier APD est approuvé.

### 3.7.4. La gestion et la valorisation du patrimoine immobilier

#### Les activités de CFL-Immo

La filiale CFL-Immo assure la gestion et la valorisation du patrimoine immobilier relevant de l'infrastructure ferroviaire de l'Etat, ou appartenant aux CFL.

Dans le cadre de la **gestion**, des conventions, des autorisations et des mesurages cadastraux ont été établis.

CFL-Immo a poursuivi sa mission d'acquisitions et de ventes immobilières. A ce sujet, citons les négociations nécessaires à l'acquisition des emprises pour les besoins du projet du nouvel Atelier Sud à Rodange, ainsi que celles relatives à l'acquisition d'immeubles dans le cadre du projet du nouveau bâtiment de la Direction Générale des CFL.

Pour ce qui est des activités de location d'immeubles, de nouveaux contrats ont été établis. Des résiliations de contrats de bail ont également été traitées, dans le cadre du projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg notamment, rue de la Gare à Bettembourg ainsi que dans le cadre de la construction de la N3 et du Tram à Bonnevoie.

CFL-Immo a également assuré la gestion opérationnelle des bâtiments ainsi que le space management dont les travaux d'aménagement des bureaux de la Direction Générale liés à l'organisation des services et à l'augmentation du nombre d'agents de ces dernières années.

La société, voulant se doter d'outils de gestion performants, a poursuivi ses études pour la fourniture et la mise en place en 2021 d'un logiciel de Real Estate Management.

En ce qui concerne la **valorisation** du patrimoine immobilier, CFL-Immo a suivi une vingtaine de projets immobiliers.

Dans ce contexte, il y a lieu de mentionner celui du nouveau siège social des CFL. Le projet prévoit la rénovation et l'extension du bâtiment de la Direction Générale, dans le but de pouvoir accueillir plus de 1.200 agents. Un appel à candidature pour le choix de la maîtrise d'œuvre a permis de qualifier les groupements participant au projet d'architecture dont le lauréat sera désigné mi 2021.

D'autre part, dans la suite de la gratuité des transports en communs depuis le 1er mars 2020 et de la disparition des anciens guichets qui en découle, CFL-Immo a développé, à travers un projet transversal avec les services CFL, un nouveau concept pour un espace d'accueil intégrant les besoins des clients. Celui-ci sera réalisé en 2021 en gares d'Ettelbrück et de Luxembourg.

CFL-Immo a été distinguée par le jury du Bauhärepräis OAI 2020 pour la réalisation du restaurant et take-away « Le Quai Steffen » en gare de Luxembourg,

Une nouvelle organisation de la gestion et à la valorisation du patrimoine immobilier au sein du Groupe CFL a été initiée par le Directeur Général, ceci dans le but notamment d'accélérer

la mise en œuvre de la stratégie immobilière des CFL en matière de promotion immobilière et de valorisation du patrimoine existant. Cette nouvelle organisation sera mise en place à partir du 1er janvier 2021 en travaillant sur un plan d'actions qui permettra d'optimiser et de finaliser ces nouvelles structures organisationnelles.

En 2020, la société filiale de CFL-Immo, Immo-Rail S.A., a travaillé sur la finalisation des décomptes et des réceptions des derniers travaux relatifs au bâtiment résidentiel et commercial Cristal à Mondorf-les-Bains et a notamment vendu les dernières places de parking encore disponibles dans la résidence.

*N.B. De plus amples détails en relation avec l'ensemble des activités seront publiés dans le rapport annuel 2020 des CFL qui apparaîtra au courant du mois de juin 2021.*

### **3.8. Administration des Chemins de fer (ACF)**

#### **3.8.1. Généralités**

Depuis l'année 2015 l'ACF détient un certificat ISO 9001, leur délivré par la Société ESCEM. En 2018 elle est certifiée ISO 9001 selon la dernière version de la norme en vigueur. La certification du système de management de la qualité porte sur la :

1. Gestion des activités ferroviaires et tramways dans les domaines suivants :
  - Certificats, agréments de sécurité, reconnaissance des examinateurs et des centres de formation
  - Autorisation de mise en service des sous-systèmes de nature structurelle (côté infrastructure, contrôle-commande-signalisation et matériel roulant)
  - Registre national des véhicules
  - Certification des conducteurs
  - Audits, contrôles et inspections en matière de surveillance dans le cadre de la sécurité
  
2. Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Les chemins de fer sont un mode de transport promu par les instances européennes vu leur aspect durable et écologique.

La participation de l'ACF en 2020 aux réunions importantes est énumérée ci-dessous :

- Réunions du Comité pour l'interopérabilité et la Sécurité Ferroviaire (RISC Committee) auprès de la Commission européenne pour le compte du MMTP. 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 de l'UE. Des représentants de la Norvège, de la Suisse ainsi que des organisations représentant le secteur ferroviaire y participent en tant qu'observateurs.
  
- Réunions du Groupe d'experts dans le cadre du RISC en vue de la mise en place du pilier technique du 4e Paquet Ferroviaire.
  
- Réunions plénières des autorités nationales de sécurité européennes avec l'Agence ferroviaire européenne et aux "workshops" y relatifs.
  
- Réunions du NSA Subgroup « Cooperation agreement » pour instaurer la coopération entre l'Agence ferroviaire européenne et les autorités nationales de sécurité, prévue au 4e Paquet Ferroviaire.

- Réunions du corridor RFC North Sea – Med entre les Ministères, les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.
- Participation au « 6th ERA Workshop on the European Railway Innovation » à Budapest sur invitation de la NSA Hongroise. L'ACF a tenu un exposé sur l'application correcte des méthodes de sécurité communes MSC :
  - MSC relative au contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien ;
  - MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.
- Participation aux réunions de travail en matière de coopération au niveau de la surveillance des exploitants ferroviaires communs pour adapter le protocole d'accord entre les ANS de B, F et L concernant la coopération en matière de surveillance (cf. art. 8 pt 1 du Règl. UE 1077/2012).
- 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 (Technical Meeting).

A part quelques réunions en début d'année qui se sont déroulées en présentiel, la grande majorité des réunions ont été réalisées par vidéo-conférence à cause du COVID-19.

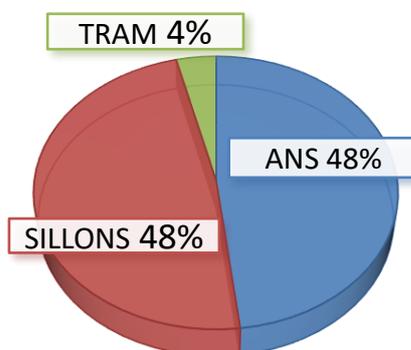
Le détail des réunions par activité avec participation ACF est énuméré dans les chapitres traitant les différentes missions de l'administration.

Participation active et rédaction du projet de loi de transposition du 4ème paquet ferroviaire, volet technique (directives 2016/797 relative à l'interopérabilité ferroviaire et 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire) et de modification de la réglementation sur la certification des conducteurs de train.

Participation aux procédures mises en place dans le cadre du règlement général de protection des données.

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

En date du 31.12.2020 l'effectif de l'ACF s'élevait à 27 agents (26,80 ETP) ce qui représente une augmentation de 1 agent (1,00 ETP) par rapport à la situation en début d'année. La répartition des agents par rapport aux activités correspond à :



Au courant de l'exercice 2020, 8 agents de l'ACF ont suivi des cours de formation traitant les sujets suivants :

- Connaissances spécifiques sur l'exploitation du réseau ferré luxembourgeois
- Connaissances spécifiques sur les véhicules ferroviaires

En complément :

- 6 agents ont suivi au total 41 formations INAP dans le cadre de leur stage
- 7 agents ont suivi au total 7 formations INAP dans le cadre de la formation continue
- 3 agents de l'ACF ont suivi un séminaire « Auditeur interne d'un système de management de la qualité selon l'ISO 9001 : 2015 »

### 3.8.2. Faits saillants

- Chemins de fer

L'ACF a maintenu sa décision de suppression du système MEMOR II+ avec effet au 1er janvier 2020 sur toutes les lignes grâce aux efforts effectués par les entreprises ferroviaires. Ainsi, à partir de la date susmentionnée **toute circulation de train ne se fait qu'avec des engins équipés d'ETCS**, ce qui augmente considérablement la sécurité d'exploitation sur le réseau ferré national.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 l'entreprise ferroviaire **Fret SNCF circule sous son propre certificat de sécurité unique (CSU)** établie par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. L'Agence a effectué l'évaluation du système de la sécurité et l'ACF la partie luxembourgeoise.

Autorisation de la **suppression des Passages à Niveau** PN17 à Walferdange et PN9 à Merkholtz et **construction d'un Passage Inférieur**.  
Suppression d'un PN, un point de danger en moins.

Autorisation de mise en service\* **Ligne 3 Mise à double voie** du tronçon **Luxembourg - Sandweiler/Contern** (Viaduc Polvermillen), ce qui augmente la capacité du réseau sur cette ligne de façon considérable.

Autorisation de mise en service de **96 locomotives** électriques **HLE18 SNCB**.

- Tram

**Le nouveau tronçon B**, reliant la station Place de l'Etoile et la Gare Centrale, a été autorisé le 10 décembre 2020.

**10 nouvelles rames** de tramway ont été autorisées par l'ACF durant l'exercice écoulé.

- Attributions et tarification des sillons

L'ACF a organisé et attribué en 2020 un marché public en vue de la mise en place d'un **nouvel outil de gestion des capacités**, de l'attribution des sillons, de la gestion des données réelles et de la facturation des sillons.

### 3.8.3. Interopérabilité et Sécurité ferroviaire

- Certificat et Agrément de sécurité et Entité en charge de l'entretien

Au cours de l'exercice 2020 l'ACF n'a pas reçu de demande de certificat de sécurité. Cependant Fret SNCF a pu profiter de leur certificat de sécurité unique incluant le réseau ferré national (partie B) à partir du 01.01.2020.

Le tableau ci-après renseigne sur les certifications des acteurs ferroviaires utilisant le réseau ferré.

Acronyme	Nom de l'entité / Pays	Licence/ Certificat A-B/ Agrément	Fin de Validité	Pays*
CFL	CFL Gestionnaire infrastructure Luxembourg	Agrément de sécurité	20.04.2023	LU
CFL	CFL Entreprise ferroviaire Luxembourg	Licence ferroviaire à validité européenne	07.05.2024	LU
		Certificat de sécurité partie A Voyageur	16.09.2024	LU
		Certificat de sécurité partie B Voyageur	16.09.2024	LU
CFLcargo	CFL cargo S.A.	Licence ferroviaire à validité européenne	04.12.2021	LU

	Entreprise ferroviaire	Certificat de sécurité partie A Fret	04.12.2021	LU
	Luxembourg	Certificat de sécurité partie B Fret	04.12.2021	LU
LINEAS	LINEAS Entreprise ferroviaire	Licence ferroviaire à validité européenne	01.07.2023	BE
	Belgique	Certificat de sécurité partie A Fret	13.06.2022	BE
		Certificat de sécurité partie B Fret	13.06.2022	LU
Fret SNCF	Fret SNCF Entreprise ferroviaire	Licence ferroviaire à validité européenne	27.06.2023	FR
	France	Certificat de sécurité partie A Fret	31.12.2024	EU ERA
		Certificat de sécurité partie B Fret	31.12.2024	LU

\*provenance du certificateur

- Autorisation de mise en service matériel roulant

Les tableaux ci-dessous renseignent sur les activités en matière d'autorisation de mise en service de la Division Interopérabilité et Sécurité ferroviaire. Ces autorisations sont établies en conformité avec le cadre légal européen et national.

Première autorisation <sup>1)</sup>	2016	2017	2018	2019	2020
Wagons	44	1	0	0	1
Locomotives	0	0	11	0	1
Voitures passagers	0	0	0	1	0
Rames automotrices	0	11	0	0	0
Véhicules spéciaux	0	13	0	0	0
Total	44	25	11	1	2
Autorisation supplémentaire <sup>2)</sup> (liée à l'infrastructure)	2016	2017	2018	2019	2020
Wagons	0	2	3	0	0
Locomotives	0	0	0	0	159
Voitures passagers	21	0	428	0	1
Rames automotrices	44	1	0	95	0
Véhicules spéciaux	10	22	7	14	27
Total	75	25	438	109	187
Autorisation par type de véhicule <sup>3)</sup>	2016	2017	2018	2019	2020
Wagons	1	0	2	0	0
Locomotives	0	0	1	0	3
Voitures passagers	0	0	0	0	0
Rames automotrices	2	1	0	1	1
Véhicules spéciaux	0	4	3	4	13
Total	3	5	6	5	17
Autorisation renouvellement <sup>4)</sup> ou réaménagement <sup>5)</sup>	2016	2017	2018	2019	2020
Wagons	26	0	0	0	0

Locomotives	0	30	0	0	20
Voitures passagers	0	0	0	0	18
Rames automotrices	0	0	0	0	42
Véhicules spéciaux	0	0	0	0	0
Total	26	30	0	0	80

- 1) Première autorisation de mise en service établie par une ANS
- 2) Autorisation supplémentaire établie par une autre ANS, devenue nécessaire suite à une incompatibilité avec le ou les réseaux ou due aux règles nationales
- 3) type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par une attestation d'examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant
- 4) Autorisation suite à un « renouvellement » (les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système)
- 5) Autorisation suite à un « réaménagement » (les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système)

<b>Autorisation due à l'installation de l'ETCS bord</b>	2016	2017	2018	2019	2020
Locomotives	0	16	23	34	56
Voitures pilote	0	0	125	0	0
Rames automotrices	0	19	0	25	0
Véhicules spéciaux	0	0	28	0	0
Total	0	35	176	59	56
<b>Autorisation par type due à l'installation ETCS bord</b>	2016	2017	2018	2019	2020
Locomotives	0	1	2	3	1
Voitures pilote	0	0	1	1	0
Rames automotrices	3	2	0	3	0
Véhicules spéciaux	0	0	5	0	0
Total	3	3	8	7	1

Au-delà des autorisations susmentionnées, l'ACF vient d'accepter différents équipements GSM-R embarqués dans les véhicules admis à la circulation sur le réseau ferré.

Tous ces projets d'autorisation nécessitent un certain nombre de réunions avec les requérants, le nombre dépendant de la complexité du projet et de la qualité des dossiers accompagnant la demande. L'ACF offre la possibilité au requérant de débiter le projet par une réunion de pré-engagement.

- Autorisations infrastructure et contrôle commande signalisation y compris les avis émis relatifs à la réglementation d'exploitation technique

Le tableau ci-dessous renseigne sur les activités en matière d'autorisation de mise en service de sous-systèmes concernant l'infrastructure, le système contrôle commande signalisation sol ainsi que les avis émis par l'ACF concernant la réglementation d'exploitation technique établie par le GI. Ces autorisations et avis sont établis en conformité avec le cadre légal européen et national.

<b>Type de document</b>	<b>Libellé</b>
Autorisation de mise en service	Bettembourg souterrain OA16
Autorisation de mise en service	Clervaux passage souterrain PK 76,876 (PI piste cyclable)
Autorisation de mise en service	Suppression passage à niveau PN9 à Merkholtz et construction d'un passage inférieur (PI)
Autorisation de mise en service	Suppression du passage à niveau 17 à Walferdange
Autorisation de mise en service	Ligne 3 mise à double voie tronçon Luxembourg Sandweiler-Contern (Viaduc Polvermillen)

Tous ces projets d'autorisation et avis nécessitent un certain nombre de réunions avec les requérants, le nombre dépendant de la complexité du projet et de la qualité des dossiers accompagnant les demandes. L'ACF offre la possibilité au requérant de débiter le projet par une réunion de pré-engagement.

- Organismes compétents

Durant l'année 2020, l'ACF a émis un avis favorable suite à des demandes d'agrément comme organisme compétent, conformément à l'article 30 du règlement grand-ducal modifié du 1<sup>er</sup> juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire. Au total, à la fin de l'année 2020, 8 organismes sont agréés par le Ministre comme organisme compétent au Grand-Duché de Luxembourg.

Ci-après la liste des organismes compétents :

Situation au 31.12.2020	Nbre
Organismes Compétents (DeBo) *	8

\* Conformément au règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire

- Centre de Formation, Examineurs et Licences conducteur de train

Le seul centre de formation de personnel accrédité est celui des CFL ayant obtenu l'attestation y relative en 2017.

L'ACF a procédé en 2020 à l'évaluation de 14 dossiers pour la reconnaissance comme **examineur**, à savoir 12 nouvelles demandes et 2 mises à jour de dossiers existants et 1 demande a été refusée suite à une non-conformité.

								Total
Entités	CFL EF	CFLcargo	CFL Centre de Formation	DB	SNCB	LINEAS	SNCF*	7
2019	0	7	2+2**	0	0	1	4	14
2020	9	1**	1	0	0	1+1**	1***	14

\* Total des examinateurs SNCF Fret et Voyageur

\*\* Mise à jour de dossier

\*\*\* Demande non-conforme

Le tableau ci-dessous reprend les activités ACF durant de l'année 2019 en matière de **licences** de conducteurs train :

<b>Licences Conducteurs</b>	Nouv.	Modif.	Duplicata	Suspension	Sortie de suspension	Reste en suspension	Retrait
<b>2020</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>63</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>11</b>

Ci-après l'évolution du nombre de licences conducteurs de train depuis 2014 toutes entreprises ferroviaires confondues y inclus le GI :

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Total licences Dir. 2007/59 UE</b>	604	640	696	<b>727<sup>1)</sup></b>	<b>787<sup>2)</sup></b>	<b>813<sup>3)</sup></b>
<b>Dont valides</b>				<b>570</b>	<b>619</b>	<b>595</b>

1) Dont 39 retirées et 118 en suspens

2) Dont 42 retirées et 126 en suspens

3) Dont 53 retirées et 165 en suspens

- Reconnaissance des médecins du travail et des psychologues du travail

Modes de transport	Aptitude Conducteur	
	Train*	Tram**
Médecins reconnus	7	3
Psychologues reconnus	4	1

\* Règlement grand-ducal modifié du 16 août 2010 ayant pour objet

a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

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

\*\* Loi du 13 juin 2017 relative à la sécurité-tramway

- Surveillance

Le tableau ci-dessous renseigne sur les activités en matière de surveillance de la Division Interopérabilité et Sécurité ferroviaire.

Type	Entité	Sujet	Opinion				
			A	B	C	CD	D
Audit	CFL EF	SGS				2	2
Audit	CFL cargo	SGS			2	5	2
Audit	CFL GI	SGS (prestations EF)			1	4	
Audit	Fret SNCF	SGS partie B					3
Audit	Lineas	SGS partie B				1	
Audit	CFL Centre de Formation	Accréditation du centre de formation				3	1
Audits	2 Examineurs Fret SNCF	Reconnaissance			2		
Audits	5 Examineurs LINEAS	Reconnaissance				2	3
Audits	3 Examineurs SNCB	Reconnaissance		3	4	2	
<b>Total</b>	<b>16</b>			<b>3</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>11</b>
Contrôle	SNCB	Désiro AM08					1
Contrôle	CFL cargo	nouv wgs Sdggmrss					1
<b>Total</b>	<b>2</b>						<b>2</b>
Inspection	CFL EF	Gare de Luxembourg, licences, ACH, équip. et protection anti-pincement des portes		1	6	1	
Inspection	CFL cargo	conformité d'un train de Gremberg			1	1	
Inspection	CFL cargo	Conducteurs réseau tertiaire			2	3	
Inspection	CFL cargo	Conformité d'un train au triage de Luxembourg				2	
Inspection	CFL GI	arrêt Memor II+ au 31/12/2019 et dérogation				1	
Inspection	CFL GI	Quais en cours de chantiers (Mersch et Ettelbrück)				1	1
Inspection	CFL GI	4 PN (train 1900, atelier Pétange, Hanneboesch, Gadderscheier)			4		
Inspection	CFL GI	inspection de suivi Memor II+					1
<b>Total</b>	<b>8</b>			<b>1</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>2</b>

\*SGS : Système de Gestion de la Sécurité

	Opinion	Explication
<b>A</b>	Opinion qualifiée	Elément bloquant ne répondant pas de manière satisfaisante aux exigences légales et / ou réglementaires et ayant un impact grave sur la sécurité ferroviaire. (bloquante pour le maintien du certificat/agrément de sécurité, de la licence de conducteur de train, mise hors service temporaire du matériel roulant ou de l'installation ferroviaire)
<b>B</b>	Recommandation majeure	Elément non-bloquant ayant un impact direct sur la sécurité ferroviaire et faisant l'objet d'une mise en conformité dans un délai défini.
<b>C</b>	Recommandation mineure	Elément non-bloquant n'ayant pas un impact direct sur la sécurité ferroviaire et pouvant faire l'objet d'une amélioration dans un délai défini.
<b>CD</b>	Remarque	Elément validé faisant l'objet d'une remarque d'amélioration et demandant un plan d'action du surveillé.
<b>D</b>	Aucune observation	Conforme. Elément validé sans remarque

- Divers

Ci-joint un tableau des réunions à caractère international traitant l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire avec participation de l'ACF :

Libellé de la Réunion	Organisateur	Nombre	
		Réunion physique	Réunion conf. call
RISC (Railway Interoperability+Safety Committee)	Eur. Commission	1	2
RISC Expert Group	Eur. Commission	1	2
NSA Network (National Safety Authority)	ERA	1	2
NSA Subgroup Cooperation Agreement ERA/NSA	ERA		1
NSA Annual Performance Report	ERA		1
Entity in Charge of Maintenance	ERA		2
Certificat de Sécurité Unique ERA-CFL-SNCF	ERA		2
TWG Train Archi	ERA		4
ERTMS ERA Network, Conference and Workshop trackside	ERA	1	2
ERA Working Party CSM ASLP	ERA		30
Single Rules Database/ Reference Document Database	ERA		1
BeNeFLuChEHu / DACHINL (Railfreight cor 1/2) Reconnaissance mutuelle d'autorisation de véhicule	BeNeFLuChEHu / DACHINL		1
Coopération des ANS BE, FR, LU en matière de surveillance des EFs communes	EPSF, SSICF et ACF		2
Coop. Surveillance, Séminaire "Retour d'Expérience REX"	EPSF	1	
JNS "broken wheels" (Joint Network Secretariat participants from ERA-NSA-CER-UNIFE-....)	ERA		2
RINF Narrow Expert Group	ERA		4
RINF Joint Working Group	ERA		1
TWG Interfaces between Fixed installations and rolling stock	ERA		5
TWG Freight (Digital Automatic Coupling)	ERA		4
OSS User Group	ERA		1
TWG Standardisation	ERA		3
TWG Facilitation of Combined Transport	ERA		3
ERA Seminars on 4th RP	ERA		2
ERA HOF Network (16 <sup>th</sup> meeting)	ERA		1
ERA Integrating HOF in Automation	ERA		2
ERA Webinary (Enhancing Rail Safety in 2021)	ERA		1
*OSS One Stop Shop	TOTAL		81

### 3.8.4. Tram

- Certificat de sécurité

Depuis 2017 la société Luxtram détient le certificat de sécurité, incluant les fonctions de gestionnaire d'infrastructure et d'entreprise exploitante en répondant à toutes les exigences définies dans la loi du 13 juin 2017.

- Autorisation de mise en service de matériel roulant.

**10 nouvelles rames** (117 à 127) ont été autorisées par l'ACF durant l'exercice écoulé. Le tableau ci-dessous reprend le parc du matériel roulant de Luxtram au 31 décembre 2020.

Depuis 2017 l'ACF a autorisé le total des engins énumérés ci-après.

Nombre	Libellé
26	Rames Urbos avec 7 éléments
1	Rail-route multifonctionnel
1	Rail-route balayeur

- Autorisation de mise en service infrastructure

Le nouveau tronçon B reliant la station Place de l'Etoile avec la Gare Centrale a été autorisé le 10 décembre 2020.

L'autorisation qui comprend l'énergie, l'infrastructure, les contrôles commandes sol et bord ainsi que la signalisation sol et bord. Le nouveau tronçon B se caractérise par :

- Compatibilité technique des sous-systèmes avec ceux du tronçon A (voie, énergie, gabarit, quais ...).
- Circulation en mode ACR (Accumulateur Charge Rapide) des rames et rechargement des ACR en 4 stations par un Système de Captation Inférieur d'Energie (SCIE).
- Système d'alimentation par ligne aérienne de contact à la station Gare Centrale.  
Terminus provisoire Gare Centrale : zone de manœuvre signalisée pour l'utilisation de la voie 1 en arrêt comme terminus provisoire.

- Licence conducteur de tramway

La tableau ci-dessous reprend les activités concernant les licences des conducteurs en 2020.

Licences Conducteurs	nouvelle	modif.	duplicata	suspension	arrêt de suspension	retrait
Tramway	30	5	0	7	2	1

Le total des licences établies depuis 2017 au 31 décembre 2020 s'élève à 106.

- Surveillance

L'audit du système de gestion de la sécurité (SGS) comprenait les thèmes les responsabilités, la formation du personnel, l'audit interne et l'entretien du matériel.

Durant l'exercice 4 inspections ont été réalisées auprès de l'entreprise Luxtram. Les interventions se déroulaient toutes de façon inopinée, à 3 reprises des conducteurs de tramway ont été contrôlés et la 4<sup>e</sup> concernait la maintenance du Matériel Roulant.

Le tableau ci-dessous renseigne sur les résultats des activités en matière de surveillance :

Type	Entité	Sujet	Opinion				
			A	B	C	CD	D
Audit	Luxtram	SGS* – item F responsabilités					3
		SGS – item N formation personnel					4
		SGS – item S audit interne contrôles			1		7
		SGS – item V entretien et matériel					3
<b>Total</b>	<b>1</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>17</b>
Inspection	Luxtram	1 conducteur de tramway					24
		1 conducteur de tramway					24
		Maintenance matériel roulant (MR)					4
		1 conducteurs de tramway		2			13
<b>Total</b>	<b>4</b>		<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>65</b>

\* SGS Système de la Gestion de Sécurité

	Opinion	Explication
<b>A</b>	Opinion qualifiée	Elément bloquant ne répondant pas de manière satisfaisante aux exigences légales et / ou réglementaires et ayant un impact grave sur la sécurité ferroviaire. (bloquante pour le maintien du certificat/agrément de sécurité, de la licence de conducteur de train, mise hors service temporaire du matériel roulant ou de l'installation ferroviaire)
<b>B</b>	Recommandation majeure	Elément non-bloquant ayant un impact direct sur la sécurité ferroviaire et faisant l'objet d'une en conformité dans un délai défini.
<b>C</b>	Recommandation mineure	Elément non-bloquant n'ayant pas un impact direct sur la sécurité ferroviaire et pouvant faire l'objet d'une amélioration dans un délai défini.
<b>CD</b>	Remarque	Elément validé faisant l'objet d'une remarque d'amélioration et demandant un plan d'action surveillé.
<b>D</b>	Aucune observation	Conforme, point validé sans remarque.

Lors de l'audit, 18 points ont été évalués dont un seul point a été classé en tant que recommandation mineure.

En 2020 un total de 67 points a été vérifié lors des activités d'inspection.

Le résultat a été concluant sur les 67 points dont seulement 2 ont été sujet d'une opinion B (recommandations majeures).

L'audit et les inspections laissent conclure que le SGS est bien compris et appliqué au sein de Luxtram.

#### Divers

Nombre de réunions	Participants	Sujets
2	AET, Luxtram	Rapports de sécurité
18	CTIE	Registres conducteurs de tramway et de train
3	Luxtram	Licences conducteurs
1	Luxtram	Atelier, maintenance
8	Luxtram, VDL	Tronçon B - autorisation + testing
1	Luxtram	Tram Esch
5	Luxtram	Audit planifications et préparations
4	Luxtram	Inspections
10	Luxtram	Contrôles matériel roulant
<b>52</b>		

Comme illustré dans le tableau ci-dessous à la grande majorité des réunions avec Luxtram viennent s'ajouter des réunions avec le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE), la Ville de Luxembourg (VDL) ainsi que des réunions internes.

A des fins de coopération en matière d'incidents et d'accidents, 2 réunions ont été organisées avec l'Administration des enquêtes techniques (AET) et Luxtram.

L'ACF, ensemble avec le CTIE ont mis en place un nouveau logiciel pour gérer les registres des licences des conducteurs de train et de tramway. Après le transfert d'environ 12000 fichiers dans le nouveau logiciel APEX-SharePoint, le démarrage en production a eu lieu en novembre 2019 avec 864 licences train et tram. Au 31 décembre 2020 le nombre s'élevait au total à 919 licences (813 trains et 106 trams).

Pendant la première année d'utilisation, en 2020, une multitude d'améliorations et une quarantaine de modifications ont été apportées au registre.

### 3.8.5. Attribution et tarification des sillons

- Activités Sillons

Attribution pour la période horaire 2020, valable du 15.12.2019 au 12.12.2020, de 3367 sillons dont 3061 pour le trafic voyageur et 175 pour le trafic fret. 131 sillons concernaient des parcours à vide. Ces 3367 sillons représentaient 345779 trains prévus de parcourir 8908691 km.

Publication de 16 Avis-Horaires concernant 3469 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour périodiques de l'horaire 2020.

Etablissement de 1351 Avis-Trains concernant 99503 modifications, créations ou suppressions de trains à moyen et court terme (demande jusqu'à jour (J)-5).

Emission de 11244 Avis-Trains court-terme par le poste 24h/24h concernant 30914 trains modifiés, créés ou supprimés en dernière minute (demande J-1 heure (h) jusqu'à J-4).

Contrôle et validation de 695 Avis-Travaux court-terme pour la période horaire 2020.

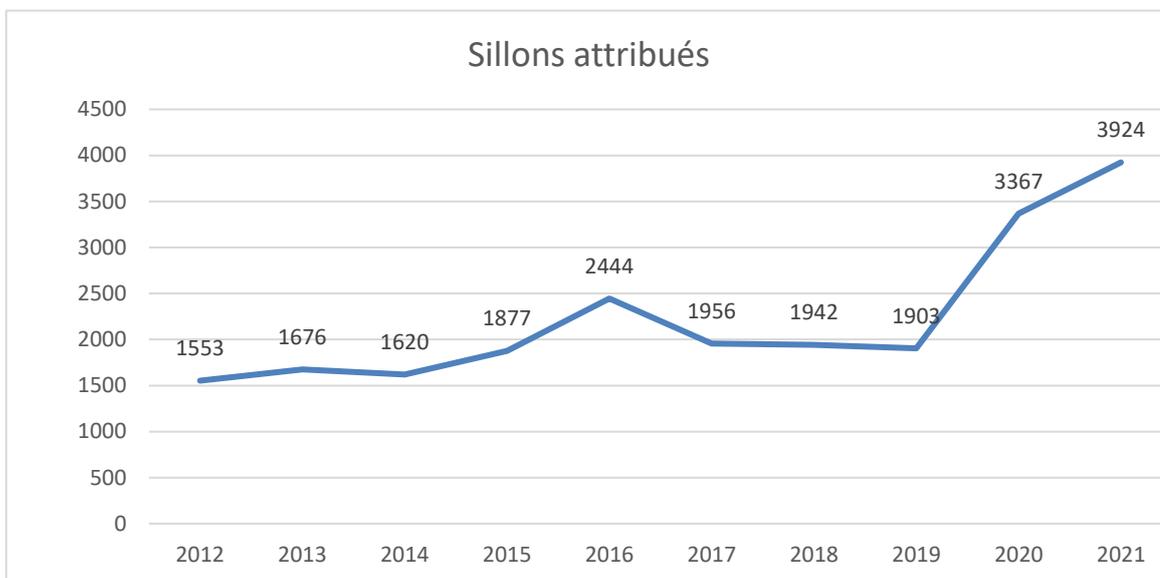
Etablissement de la période horaire 2021 commençant le 13.12.2020 et étant valable jusqu'au 11.12.2021. 3924 sillons ont été attribués dont 3568 concernent des trains voyageurs, 215 des trains de fret et 141 parcours à vide représentant 345501 trains prévus de parcourir 9004083 km.

Le tableau ci-après reprend les différents types d'opérations effectuées par la Division Sillons depuis 2016 :

Type	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sillons attribués	2444	1956	1942	1903	3367	3924
Sillons att voy	1969	1565	1585	1548	3061	3568
Sillon att fret	227	203	189	183	175	215
Sillons att div	248	188	168	172	131	141
Trains attribués	360108	365648	337398	348394	345779	345501
Km attribués	9050674	9229863	9133472	9297259	8908691	9004083
Avis-Horaires (AH)	18	12	14	15	16	
Avis-Horaires sillons	1302	988	1566	4253	3469	
Avis Trains AT (jour-5)	746	637	710	929	1351	
AT corresp. à x trains (j-5)	52531	48737	77618	53718	99503	
AT Court Terme (ATCT)	9580	11549	11751	12183	11244	
ATCT corresp. à x trains	25044	29097	30004	30017	30914	
ATRA*- Court Terme	880	899	767	883	695	

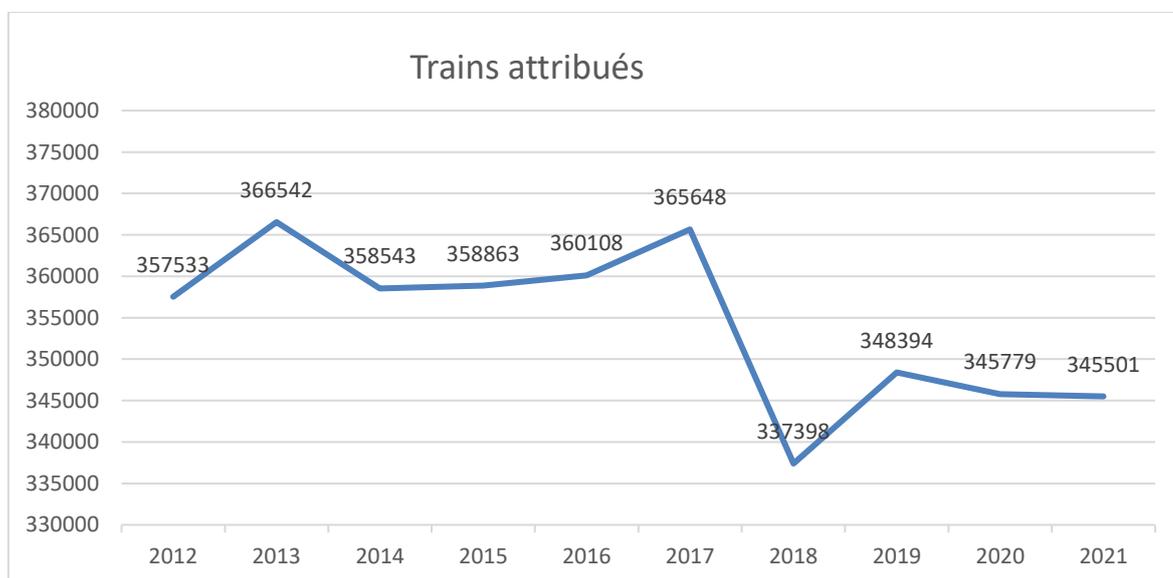
\*ATRA Avis Travaux

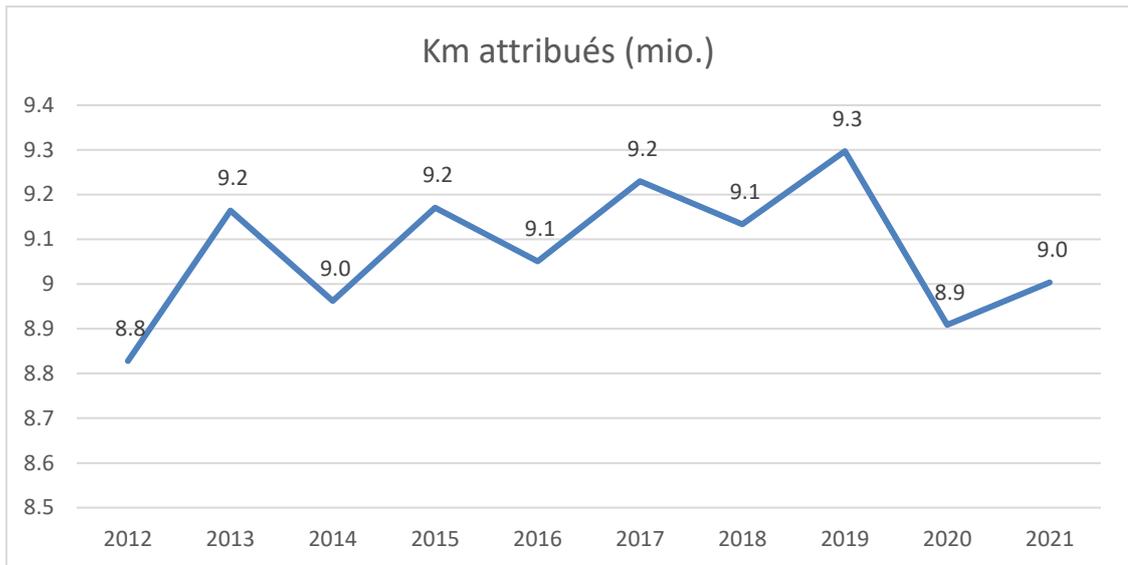
Les graphiques ci-après reprennent les différents types d'opérations effectuées par la division Sillon depuis 2012 :



Pour l'année 2020, la méthode de travail de l'ACF a changé. En collaboration avec les EFs, les variantes de train dues aux chantiers ont été intégrées dans l'horaire général. Ainsi le nombre de sillons attribués a fortement augmenté (77%).

La nature des chantiers pour 2021 a provoqué une hausse des variantes de train. Par conséquent, les sillons attribués ont subi une nouvelle augmentation de 15,2%.

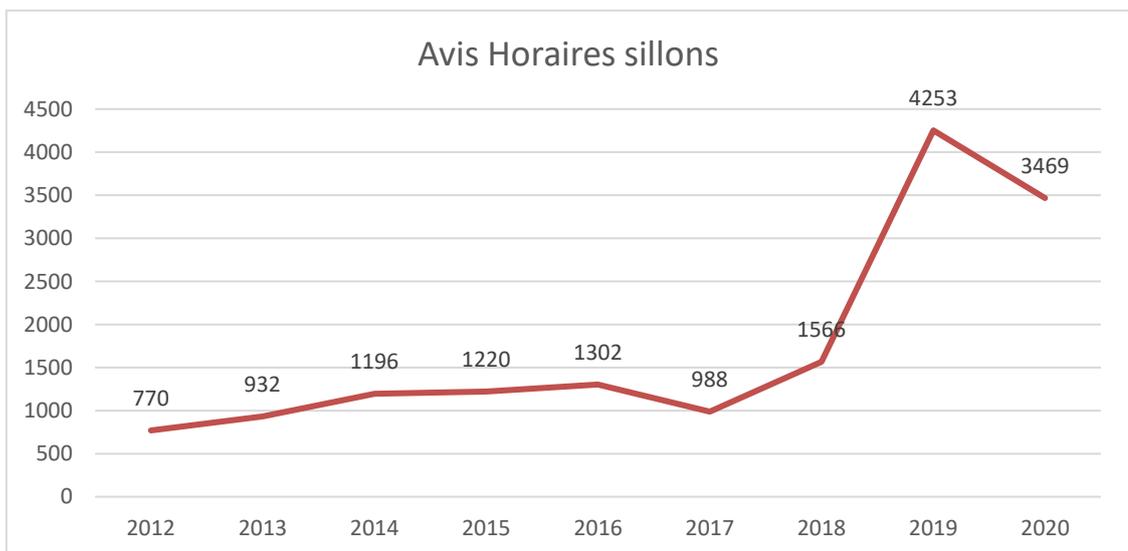




En 2020 la méthode de travail à l'ACF a changé suite à l'intégration des variantes « trains » causées par les chantiers, vu que les trains ne circulent que sur une partie du parcours initialement prévue.

Un autre facteur de la baisse des kilomètres attribués est la diminution du nombre des trains Fret transitant par le réseau ferré luxembourgeois, suite à la mesure prise par l'ACF dans le cadre de la dérogation pour l'utilisation du MEMOR II+ sur la ligne Rodange frontière et Bettembourg frontière.

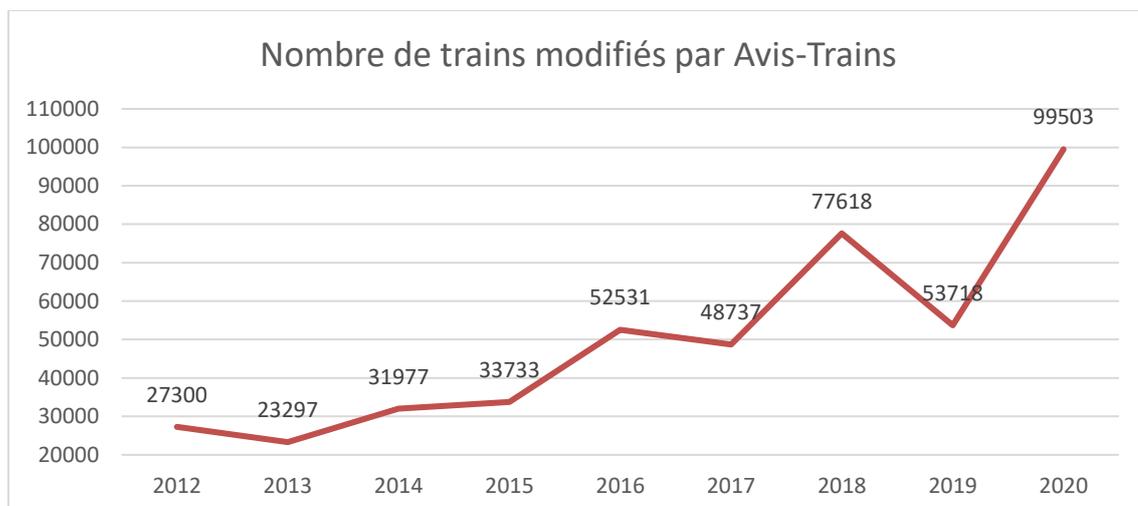
Dû aux efforts des entreprises ferroviaires en matière d'équipement en ETCS des engins de traction, la demande du nombre des trains Fret transit a repris en 2021.



Avant 2019, toutes les modifications causées par les chantiers ont été traitées par Avis Trains. En 2019, ces modifications sont traitées par Avis horaires.

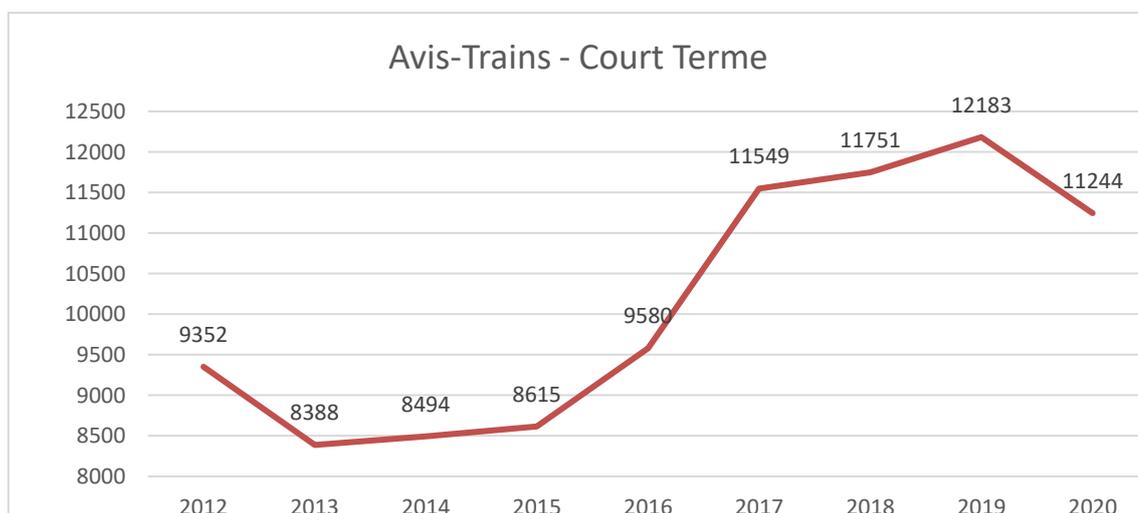
Pour 2020, ces modifications ont été reprises dans l'horaire général, laissant prévoir un niveau d'Avis horaires semblable aux chiffres des années avant 2019. Dû à la crise sanitaire COVID-19, des chantiers ont été annulés voire reportés. De ce fait, de

nombreuses modifications étaient incontournables, résultant en un nombre élevé d'Avis horaires.

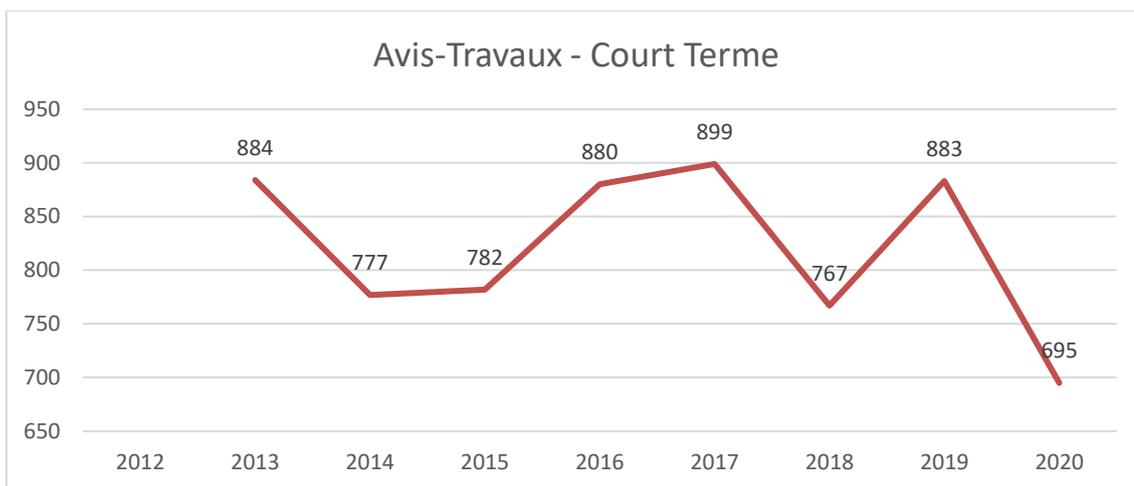


En 2019, le changement de la méthode de travail de l'ACF a entraîné une forte diminution des trains modifiés par les Avis-Trains.

Le fait que le nombre de trains modifiés par Avis-Trains a augmenté de 85,2% en 2020, est dû au confinement causé par la crise pandémique COVID-19 au printemps (réduction de la desserte voyageurs, adaptations des horaires de trains voyageurs sur certaines lignes, suppressions de trains fret, suppressions et décalage des chantiers sur le réseau ferré luxembourgeois).



La diminution des Avis-Trains Court Terme de 8,7% est due surtout à la baisse du trafic Fret pendant la crise pandémique COVID-19.



Valuer non-rencensée pour 2012

Suite à l'interdiction, au printemps (COVID-19), de réaliser des travaux non essentiels sur l'infrastructure ferroviaire, une diminution des Avis-Travaux court terme de 21.3% est à constater.

- Autres activités de la division « Sillons » :

-Adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2021 et 2022.

-Fixation des tarifs des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en 2021 et 2022.

En 2020 la majorité des réunions des groupes de travail reprises ci-dessous se sont déroulées en vidéo-conférence suite à la crise pandémique COVID19.

Participation à deux assemblées générales de RailNetEurope (RNE) (2x), ainsi qu'aux groupes de travail et réunions de coordination et d'harmonisation des sillons organisés par RNE (Technical Meeting).

Participation aux groupes de travail Sales & Timetabling Working Group (2x), Sales & Timetabling High Level Group (2x), WG Temporary Capacity Restrictions (TCR) (12x), Charging Information System (CIS, outil pour le calcul des redevances) Change Control Board Meeting de RNE (2x).

Support des entreprises ferroviaires aux réunions pour la préparation des commandes sillons pour l'horaire 2021 du Forum Train Europe (FTE) (4x) et dans les réunions de pointage bilatérales (6x).

Membre consultatif aux assemblées du Comité de gestion du GEIE corridor RFC North Sea - Med. (5x).

Participation aux groupes de travail du Corridor One Stop Shop (C-OSS) pour l'établissement des sillons préconstruits, Corridor Information Document, Possessions for Works (5x).

Participation à différentes réunions de travail du projet RNE Timetabling and Capacity Redesign first wave implementers (TTR) (réunions mensuelles).

## **4. Transports publics**

### **4.1. Généralités**

Suivant la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, et notamment le Département des Transports, est l'autorité compétente dans le domaine de l'organisation des transports publics couvrant les besoins de déplacements qui existent au Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations entre le Grand-Duché et les régions transfrontalières allemande, belge et française.

Ces transports comprennent les services réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services occasionnels publics et spécifiques. Il fixe également les tarifs applicables dans les transports publics.

Les transports publics touchant l'agglomération de la Ville de Luxembourg étaient évidemment impactés par des chantiers pour la construction de la suite du tramway vers le centre de la Ville et la gare de Luxembourg.

### **4.2. RGTR**

Les croissances économique et démographique ainsi que la volonté gouvernementale d'inciter davantage de citoyens à recourir aux transports publics, nécessitent une adaptation et surtout une augmentation de l'offre des transports publics. Ces adaptations se manifestent en général par une augmentation de la capacité des bus (nombre de places offertes par véhicule, fréquence d'horaire) ainsi qu'un développement des horaires. C'est surtout la pointe matinale qui représente un vrai défi à gérer et qui engendre des coûts proportionnellement plus élevés ; c'est cette pointe qui définit, à la base, le nombre de bus et le nombre de conducteurs qui doivent être pris en compte dans l'exploitation.

S'y ajoutent la politique gouvernementale dans le domaine de l'éducation, ainsi que les exigences des citoyens (élèves et parents d'élèves) engendrant de plus en plus d'offres scolaires diversifiées et individualisées de la part de directions d'établissements qui souhaitent se démarquer des autres. Ces facteurs ont une forte influence à l'offre qui doit être mise en place aux heures de pointe.

En 2020 de nouvelles structures proposant un enseignement fondamental avec des cours européens ou internationaux fut accompagnée d'un recrutement de la population scolaire au niveau national, amenant les parents à choisir pour la scolarisation de leurs enfants un établissement parfois loin de leur domicile. Cette évolution nécessite la mise en place d'un transport scolaire coûteux.

La croissance du trafic impacte négativement la fluidité du réseau et réduit considérablement la vitesse de croisière des bus. Lors de l'implémentation de l'horaire en « temps réel », les horaires en heures de pointe ont été adaptés dans ce sens, nécessitant l'insertion de minutes supplémentaires donc plus de temps pour réaliser le même parcours. Ainsi, les planificateurs du réseau font face à des vitesses moyennes se situant en-dessous de 12 km/h aux heures de pointe, contre 25km/h aux heures creuses. Le défaut de couloirs en nombre suffisant réservés aux autobus y ajoute également sa part. Il va sans dire que cette inefficacité a un impact direct sur les frais d'exploitation.

Selon les experts de l'UITP (Union internationale des transports publics), si la vitesse commerciale diminue d'un pourcent, les coûts augmentent par ce même pourcentage. Cette tendance nécessite aussi la mise en service de bus supplémentaires pour pouvoir assurer toutes les courses planifiées, sans pour autant augmenter l'offre réelle du réseau RGTR. En vue de garantir un service plus stable, mes services ont dû mettre en service des bus supplémentaires en cours d'un itinéraire en vue de garantir les capacités nécessaires et de réduire les retards en heures de pointe.

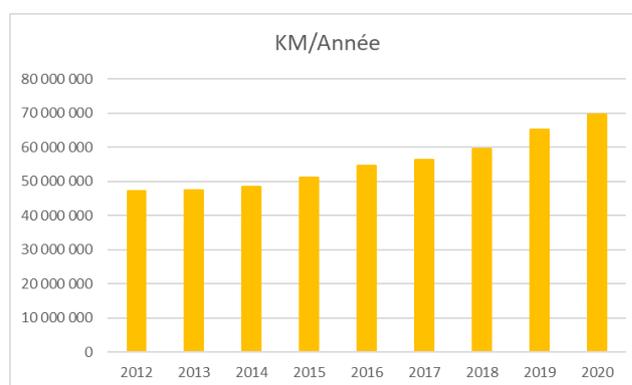
À côté d'une augmentation constante de l'offre du transport public en termes de nombre de véhicules, le matériel roulant est aussi adapté à certaines exigences.

Depuis quatre années notamment, les nouvelles acquisitions de matériel roulant sont effectuées en vue de répondre aux consignes d'un accès sans barrières aux bus, conformément aux exigences de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées; concrètement, les autobus étant venus à terme de leur amortissement à plancher haut sont remplacés par des bus du type «low-entry».

Cette mise en conformité et le renouvellement de la flotte de bus engendre une augmentation des frais fixes. Dans l'optique d'une décarbonisation et d'une amélioration de la qualité de l'air, une mise en service de bus à propulsion alternative et surtout 100% électrique est poursuivie également. Cela permet au gouvernement en même temps de respecter ses obligations en termes de qualité d'air et de bruit.

L'évolution des prestations kilométriques des dernières années :

<b>2012 :</b>	<b>47.223.523,30</b>
<b>2013 :</b>	<b>47.581.372,60</b>
<b>2014 :</b>	<b>48.337.249,10</b>
<b>2015 :</b>	<b>51.249.260,70</b>
<b>2016 :</b>	<b>54.738.451,30</b>
<b>2017 :</b>	<b>56.242.813,30</b>
<b>2018 :</b>	<b>59.500.871,10</b>
<b>2019 :</b>	<b>65.134.257,92</b>
<b>2020 :</b>	<b>69.557.331,44</b>



L'année 2020 aurait dû être marquée par l'entrée en vigueur de la gratuité des transports publics, le 1<sup>er</sup> mars. Mais deux semaines plus tard la pandémie Covid-19 et les mesures sanitaires accompagnatrices ont pris les transports publics en otage. Il est évident que l'organisation d'un transport collectif par autobus est difficile si on doit faire face en même temps aux mesures sanitaires et confinements. L'utilisation des transports publics a fortement diminué, à côté d'une augmentation de la capacité, surtout pour les transports scolaires et le service CAPABS pour les personnes à besoins spécifiques. La direction des transports publics a agi avec une grande flexibilité en vue d'organiser et de maintenir un service de transport public par bus dans un cadre sûr pour les usagers. Pour garantir un transport public sûr, certaines mesures ont été prises. Les détails des mesures sont expliqués dans les différents chapitres suivants.

A côté de la gestion de l'exploitation et dans le cadre du projet de loi 7490, la Direction des transports publics a préparé la création de l'Administration des transports publics. Le personnel de la direction des transports publics a ainsi déménagé en juillet 2020 à côté des locaux du Verkéiersverbond en vue de la fusion prévue des deux entités.

#### 4.2.1. Réorganisation RGTR 2022

Les défis du trafic et les routes saturées du Grand-Duché nécessitent des changements dans les habitudes de mobilité. Un réseau RGTR longtemps inadapté aux besoins en mobilité et le changement d'habitudes d'usagers des transports publics a amené la direction des transports publics, en collaboration avec la direction de la planification de la mobilité, à réorganiser le réseau des lignes régionales du RGTR afin d'assurer une meilleure connexion avec les autres modes de transport et d'amener plus de personnes à utiliser les transports publics.

Le réseau des bus RGTR a été réorganisé dans son entièreté pendant quatre ans, en étroite collaboration avec les communes et les citoyens. Des enquêtes et études ainsi que des Workshops et des Roadshows ont été effectués, afin d'étudier le réseau actuellement en place et d'y trouver une réorganisation performante afin d'optimiser les flux.

Durant l'année 2020 le nouveau réseau RGTR 2022 a été présenté aux communes et aux citoyens dans les villes suivantes :

- Roadshow Redange/Attert (06.02.2020)
- Roadshow Grevenmacher (10.02.2020)
- Roadshow Marnach (24.02.2020)
- Roadshow Steinfort (26.02.2020)
- Roadshow Echternach (03.03.2020)
- Roadshow Mersch (06.03.2020)
- Roadshow Belval (10.03.2020)
- Présentation digitale - région d'Ettelbruck (18.11.2020)
- Présentation digitale - région de Wiltz (25.11.2020)
- Présentation digitale - région de Remich (26.11.2020)
- Présentation digitale - région de Hesperange (09.12.2020)



En parallèle une mise en œuvre des premiers changements d'horaires était prévue pour le mois de mai 2020. Mais suite à la pandémie du Covid-19, la 1<sup>ère</sup> phase de la réorganisation et la modification afférente des horaires, avec validité à partir du samedi 9 mai 2020, a été reportée au mois de septembre 2020, dans le cadre de la rentrée scolaire 2020/21. La mise en place finale du réseau entier, prévue pour septembre 2021, sera par conséquent également reportée de quatre mois.

# Wëllt Dir gewuer ginn wéi den neien RGTR Reseau bei Iech an der Regioun soll ausgesinn?

*Kuckt Iech eng vun eise 4 Presentatioune mam  
Minister François Bausch per Livestream  
op [transport.lu](https://transport.lu) un.*

18  
NOV

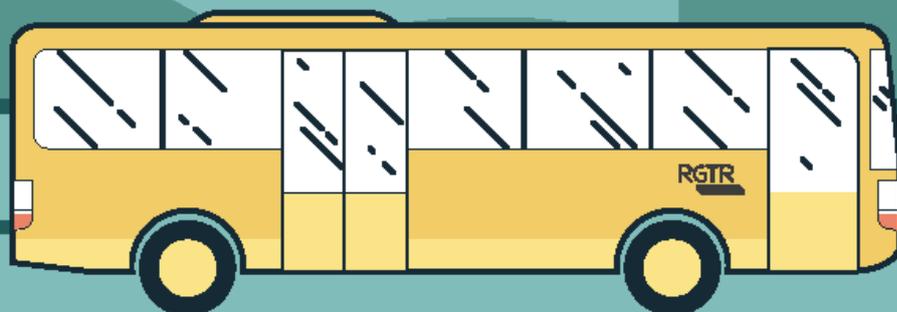
25  
NOV

26  
NOV

09  
DEZ

**19h00**

*Dir kënnt Är Froen am Viraus iwwer Email un  
[communication@mmp.etat.lu](mailto:communication@mmp.etat.lu)  
eraschécken. Dir kritt live geäntwert.*



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics



#### 4.2.2. Chantier tram à Luxembourg-Ville

Suite à la prolongation de la ligne de tram jusqu'à la Gare Centrale, un grand nombre de lignes RGTR ont été adaptées dans leur tracé.

Les autobus RGTR ne circulent plus dans le centre de la ville de Luxembourg et ce sont les services des Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) ainsi que Luxtram qui sont en charge pour répondre aux besoins en matière de déplacement dans la ville.

#### 4.2.3. Pandémie Covid-19 - Mesures prises dans les transports publics du RGTR



Durant la pandémie du coronavirus Covid-19, différentes mesures de protection et de prévention ont été mises en place par tous les exploitants et usagers de transports publics pour minimiser la propagation de la Covid-19 :

- port du masque obligatoire pour les voyageurs ;
- conducteur exempté du port obligatoire du masque lorsqu'une distance interpersonnelle de deux mètres était respectée ou qu'un panneau le sépare des passagers ;
- porte avant de l'autobus fermée, les voyageurs étant priés de monter et de descendre par les portes arrières,
- 1<sup>ère</sup> rangée de sièges condamnée
- pas de vente de billets RegioZone.

Dès le début de la pandémie, des courses supplémentaires, principalement durant les heures de pointe, ont été mises en place dans les transports réguliers et scolaires afin d'assurer les mesures de protection et de prévention pour tous voyageurs et conducteurs.

Pendant le confinement et notamment l'enseignement en mode « homeschooling », les transports scolaires vers les établissements d'enseignement secondaires étaient à l'arrêt complet.

Les exploitants concernés furent cependant indemnisés avec la prise en charge par l'Etat des frais fixes et des frais de conduite, déduction faite des chômages partiels éventuellement accordés ainsi que sans prise en charge évidemment des frais variables qui n'étaient pas consommés.

#### 4.2.4. Appel d'offres pour l'exploitation de services de transports publics par route RGTR

La direction des transports publics a publié le 7 septembre 2020 l'appel d'offres pour l'exploitation du réseau RGTR, sans les lignes scolaires.

C'est la première fois au Luxembourg que le réseau RGTR sera attribué par le résultat d'une procédure ouverte au niveau européen.

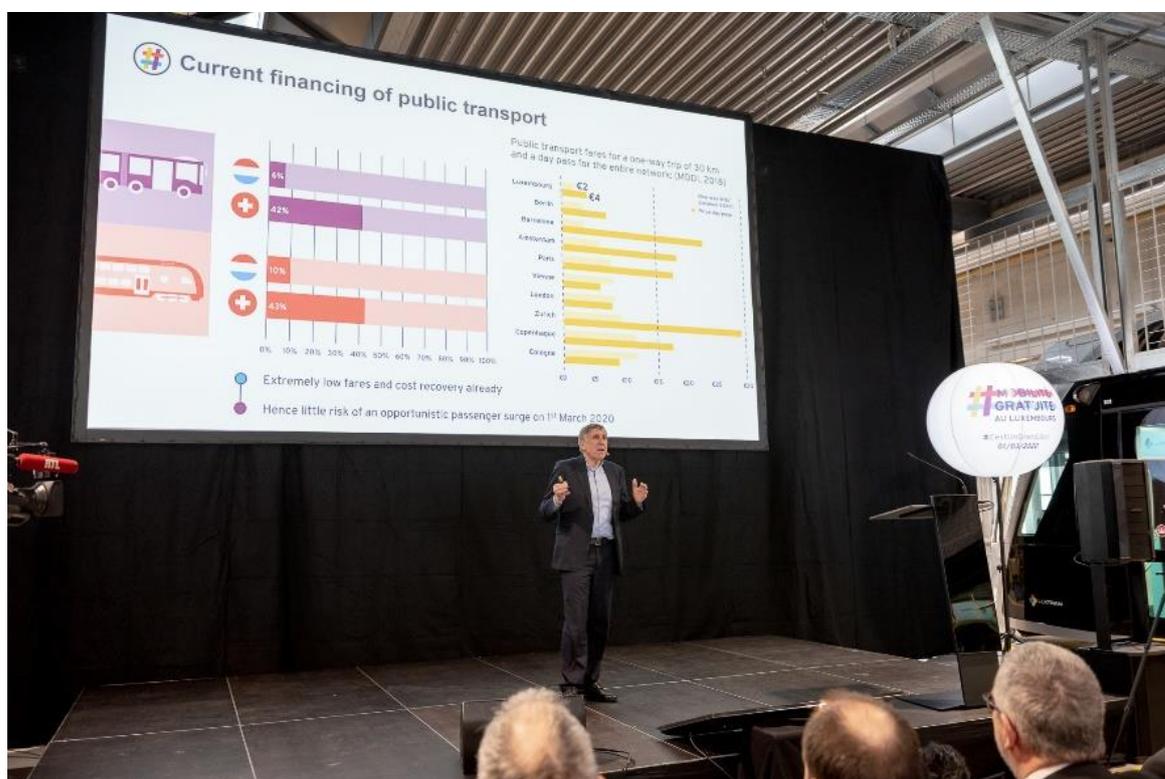
Le marché était divisé en 32 lots pour lesquels l'attribution est prévue fin mars 2021. L'année 2020 a été très marquée par les travaux préparatifs.



#### 4.2.5. Gratuité des transports

Depuis le 1er mars 2020, les transports publics sont entièrement gratuits sur le territoire national et ce pour tous les modes de transport, qu'il s'agisse des tramways, des trains (hormis l'utilisation de la 1<sup>ère</sup> classe) ou des bus

Cette mesure s'applique à tous les usagers, qu'ils soient résidents, travailleurs transfrontaliers ou touristes.



#### 4.2.6. Transports spécifiques pour personnes handicapées et à mobilité réduite

La Direction des Transports Publics est en charge de l'organisation des transports spécifiques pour personnes handicapées et à mobilité réduite pour lesquels il n'est pas possible de satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers.

Ces transports spécifiques sont connus sous les dénominations de «CAPABS» (Services de transport Complémentaires d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques) pour ce qui est de transports plus réguliers, et ADAPTO pour des transports occasionnels.

En 2020, 9 jours de formation ont été dispensés (avec un maximum de 12 personnes par jour) pour les conducteurs concernés, ceci au Centre de Formation pour Conducteurs à Sanem. Comme l'année précédente la formation se compose d'une partie théorique et pratique sur

la complexité du transport de passagers en mobilité réduite, sur les outils d'arrimage d'une chaise roulante et des exercices pratiques, ainsi que d'une partie théorique concernant les besoins des personnes déficientes visuelles, les besoins des personnes déficientes cognitives et les besoins des personnes déficientes auditives, mise au point avec des experts respectifs dans ces domaines. La crise sanitaire n'a pas permis d'effectuer autant de formations qu'initialement prévues.

- ADAPTO

Le transport ADAPTO est un transport spécialisé qui fonctionne comme un transport collectif individualisé, destiné aux citoyens avec un handicap irréversible. C'est un service occasionnel de transport à la demande, de « trottoir à trottoir » et il fonctionne sur commande.

Le Gouvernement en conseil avait pris la décision, en date du 23 octobre 2019, d'étendre la gratuité prévue dans les transports publics également au service de transport Adapto, cette mesure étant accompagnée même temps à un certain nombre de mesures, notamment :

- la modification des conditions d'accès aux transports ADAPTO pour les bénéficiaires, afin de réserver l'accès aux personnes handicapées et à mobilité réduite, n'ayant pas d'autres possibilités de se déplacer,
- l'implémentation d'une solution technologique pour assurer le fonctionnement d'une centrale de réservation et de planification de transports,
- la création d'une centrale de réservation nationale,
- le regroupement des usagers voyageant dans une direction similaire,
- le remplacement du plafond mensuel d'utilisation du service (15 allers-retours mensuels) par un plafond annuel (360 trajets annuels) qui offre davantage de flexibilité aux bénéficiaires de ce transport,
- la création d'une Commission d'évaluation nationale.

Suite à un appel d'offre avec marché négocié pour une plateforme de planification et de réservation, l'offre de la start-up luxembourgeoise Utopian Future Technologies S.A. (UFT) a été retenue.

La procédure d'introduction de demande en vue d'obtention d'une carte ADAPTO est restée la même: Afin de pouvoir bénéficier du service ADAPTO, une demande doit être introduite par le biais d'un nouveau formulaire au préalable auprès du MMTP appuyée d'un certificat médical. En cas d'accord, le client reçoit une carte valable jusqu'à la date y indiquée. En raison de la réforme avec l'implémentation du nouveau logiciel et en vue du renouvellement de la base de données des bénéficiaires, chaque personne ayant déjà bénéficié du service ADAPTO a dû introduire une nouvelle demande.

En attendant de la création d'une base légale et de la commission d'évaluation nationale y correspondante, un groupe de travail « réforme ADAPTO » composé des représentants des ministères de la Famille, du Travail, de la Sécurité sociale et de la Santé ainsi que des représentants du Conseil Supérieur des Personnes Handicapées et du Service d'Évaluation et de Rééducation Fonctionnelles a été mis en place. Le formulaire en vue de l'obtention d'une carte ADAPTO a été revu au sein du groupe de travail.

Pour les réservations du service à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020, celles-ci sont dorénavant effectuées par téléphone auprès de la centrale de réservation Mobilitéitszentral du Verkéiersverbond,

ou via la plateforme de réservation ou l'application smartphone correspondante, fournie par UFT.

Afin de permettre au service compétent du MMTP d'établir une base de données fiable et de disposer d'un registre des bénéficiaires avec toutes les données nécessaires au bon déroulement de la réservation ainsi que du transport, même les personnes ayant déjà été usager du service ont dû introduire une nouvelle demande d'accès au service. Le nombre de demandes introduites en 2020 a ainsi été de 6.745 demandes (anciens et nouveaux bénéficiaires), contre 2.169 en 2019. Les semaines précédant la réforme ainsi que le début du mois de mars ont d'ailleurs été un vrai défi pour les collaborateurs du service Adapto et de la centrale de réservation.

Le service ADAPTO comptait au 31 décembre 2020, 5.516 bénéficiaires, dont 705 bénéficiaires qui ne remplissent plus les conditions requises du handicap mais auxquels une carte provisoire a été attribuée jusqu'au 31 décembre 2020, faute d'existence d'une Commission d'évaluation après laquelle un recours aurait été possible en cas de non-attribution d'une carte.

La crise sanitaire et les confinements ont évidemment réduit de manière significative les réservations de transport et donc l'utilisation du service. Le service a d'ailleurs été réduit, et même interrompu les dimanches. Les mois de mars à décembre 2020, prévus d'être une sorte de phase-pilote et de fournir des expériences, tant pour l'exploitation proprement dite que pour l'utilisation de la solution technologique, n'a donc pas eu le résultat de fournir un bilan concluant.

Avec le service Adapto sont également transportées les personnes qui bénéficient du statut de salarié handicapé et qui sont occupées sur le marché ordinaire du travail ou qui suivent une formation en vue d'une telle occupation salariale. Ces personnes sont transportées journalièrement par ce service, et les conditions sur les horaires et plafonds d'utilisation sont allégées. Le MMTP a ainsi transporté 94 personnes disposant de ce statut de manière régulière vers leur lieu de travail ou de formation.

Finalement, le budget nécessaire afin de couvrir les frais d'exploitation se chiffrait 7.647.061,45 euros.

- CAPABS

Le MMTP est en charge de la gestion des transports réguliers effectués dans le cadre d'activités scolaires et de formation; les trajets sont organisés comme un service porte-à-porte, en lignes individualisées, avec une prise en charge de ces personnes à leur domicile et le dépôt à leur établissement d'accueil selon des horaires précis. Les bénéficiaires de ces transports sont principalement des enfants handicapés scolarisés ainsi que des adultes handicapés qui suivent en formation professionnelle. Actuellement une bonne soixantaine de structures est desservie. Au cours de l'année 2020, deux ateliers protégés s'ajoutent à la liste des centres desservies.

Les partenaires du MMTP pour ce service sont au nombre de deux: la FLEAA S.C., une société coopérative qui regroupe 24 entreprises de transports privées, et qui s'est doté d'un bureau (« BCCL ») pour l'organisation des transports et la coordination des opérations journalières, ainsi que le transporteur privé CARBON G.

Les moyens de transport utilisés sont regroupés en 5 différentes catégories de véhicules (dépendant du nombre de personnes à transporter). La plupart des courses sont cependant effectuées à l'aide de minibus avec un maximum de 9 places assises (conducteur compris).

Pendant l'année 2020, les crédits nécessaires à couvrir les frais d'exploitation étaient de l'ordre de 36.323.252,34 €.

En 2020, les travaux entamés en 2019, portant sur les standards de qualité et de sécurité, ont été poursuivis et intensifiés.

En ce qui concerne les incidents, on peut constater que le système continue à porter ses fruits. Sous-traitants et chauffeurs d'un côté, centres desservis et bénéficiaires de l'autre, savent qu'un non-respect des règles est fort susceptible de générer l'envoi d'une fiche d'incident de la contrepartie. En somme, plus de 600 incidents ont été déclarés au cours de l'année 2020, soit une baisse d'environ 33%.

Il convient de préciser qu'en raison des mesures sanitaires dues à la pandémie, le nombre de transports à effectuer était fortement réduit surtout au printemps 2020. D'un autre côté il a fallu montrer une certaine flexibilité tout au long de l'année à cause des changements à effectuer à court terme dus aux décisions gouvernementales liées à la crise sanitaire. En termes de quantités, 6.104.144 km ont été parcourus en 2020 (Carbon : 144071 km ; FLEAA S.C. : 5.960.073 km). Tout comme pour le transport scolaire du RGTR, une indemnisation couvrant les frais fixes et de conduite a été accordée aux exploitants pendant l'arrêt des transports vers les centres de compétence durant le confinement scolaire.

### **4.3. *Transports internationaux***

La Direction des transports publics s'occupe de l'établissement des autorisations nécessaires pour des services réguliers ou réguliers spécialisés, soit européens, soit internationaux.

Dans le domaine des transports internationaux et notamment l'établissement des autorisations nécessaires pour des services réguliers ou réguliers spécialisés, seulement 13 autorisations et modifications d'autorisations pour services réguliers ont été émis, soit en application du règlement (CE) 1073/2009 soit des conventions bilatérales avec des pays tiers.

La pandémie Covid-19 et les restrictions de voyage et confinements ont eu d'énormes répercussions sur le monde du voyage, les activités de transport de voyageurs ayant partiellement été réduits à zéro pendant des mois entiers.

### **4.4. *Verkéiersverbond***

#### **4.4.1. Le service Mobilité nationale et transfrontalière**

Au cours de l'année 2020, le service Mobilité nationale et transfrontalière a poursuivi ses collaborations avec les entreprises du territoire luxembourgeois à travers sa démarche du « Plan de Mobilité Entreprises », mConcept.

mConcept consiste à réagir aux demandes de déplacement du personnel avec l'intention de réduire l'utilisation de la voiture individuelle et de promouvoir l'usage des modes de transport durables. Le concept s'adresse aux entreprises et aux administrations en vue de changer les comportements de déplacement des employés et salariés. Le management de la mobilité est principalement fondé sur la sensibilisation par l'information et la communication d'alternatives et intègre des mesures dites « softes », reposant souvent sur une réorganisation et des partenariats.

Ainsi, le service Mobilité nationale et transfrontalière a engagé sept nouvelles collaborations dans l'objectif d'améliorer les conditions de mobilité des employés et la situation d'accessibilité générale des entreprises :

- quatre entreprises individuelles et trois zones d'activités,
- dont six démarches complètes et une démarche réduite.

De même le planificateur d'itinéraires multimodal [mobilitel.lu](https://www.mobilitel.lu) est en constante évolution, avec des nouvelles fonctionnalités qui ont été développées en 2020.

- informations météorologiques sur le trajet,
- prédictions sur les disponibilités des services (emplacements de parking, vélos en libre-service, stations de recharge),
- affichage de la situation du trafic au Luxembourg et de la Grande-Région,
- optimisations au niveau de l'interconnexion des trajets uni- et multimodaux.

En ce qui concerne le service « mBox », sept nouveaux parcs à vélos sécurisés ont ouvert leurs portes en 2020 à proximité directe des gares :

- Dommeldange
- Belvaux-Soleuvre
- Wiltz
- Niederkorn
- Belval-Université
- Munsbach
- Capellen

#### **4.4.2. Le service Technologies de l'information**

- Planification des horaires court terme

Des données actuelles sont essentielles pour une bonne qualité de l'horaire intégré. Des manifestations et chantiers peuvent avoir un impact majeur sur le trajet du voyageur surtout si son trajet ou horaire changent. Le but du Verkéiersverbond est de pouvoir renseigner le voyageur au plus vite sur des perturbations éventuelles. Celles-ci seront déjà adressées quotidiennement par le poste de commande « Leetstell ».

- Améliorations des données pour mobiliteit.lu

Afin de fournir plus d'informations aux utilisateurs, quelques projets d'une certaine envergure sont en élaboration. Lors d'un trajet, il se peut que des correspondances soient nécessaires. Parfois le passage ne se fait pas sur un même arrêt, mais entre des arrêts proches. Ce passage doit être configuré manuellement dans le cadastre des arrêts.

À part des projets techniques, un projet de qualité a été mis en place, lancé par le service QM. Le projet décrit et documente le processus entier de la gestion des données de l'horaire intégré. La prochaine étape déjà lancée est celle des processus de la télématique.

- Les projets réalisés
- La gratuité des transports en commun

Depuis le 1<sup>e</sup> mars 2020 les transports en commun au niveau national sont gratuits, sauf la 1<sup>ère</sup> classe en train.

Les tarifs RegioZone 1 et 2 ont dû être adaptés et les différents points de ventes modifiés.

- Données

Les données des horaires du transport en commun sont fournies par les différents opérateurs AVL, CFL bus et train, Luxtram, RGTR, TICE et VRT.

Les données sont réceptionnées, vérifiées et fusionnées pour alimenter l'horaire national intégré mobiliteit.lu et le portail data.public.lu.

Dès qu'un changement est nécessaire, suite à l'adaptation d'un horaire ou d'un chantier par exemple, un nouveau jeu de données est créé et publié.

Un total de 165 jeux (contre 78 en 2019) avait été réceptionné, vérifié et fusionné.

Grâce à des regroupements, ce nombre a pu être réduit à 63 jeux.

- Pôles et places d'échange

Lors d'un trajet en transports publics, le voyageur peut être amené à changer de mode de transport ou bien de ligne afin d'arriver à destination.

Le paramétrage et l'affichage dans l'horaire intégré ont entièrement été retravaillés, avec comme résultat un affichage beaucoup plus aisé.

Le projet a pu être clôturé sur tous les pôles d'échange et toutes les gares. Les places d'échange seront adaptées lors de la réorganisation du réseau RGTR.

- Directive ITS 2010/40 – Netex

Au niveau européen, les acteurs publics sont liés par une directive de fournir des informations d'horaires sur les transports publics, le nombre d'emplacements d'un parking, le nombre de bicyclettes en location disponibles ainsi que d'autres d'informations sur la mobilité dans un format standardisé.

Le projet ambitieux est pluriannuel et devra se terminer en décembre 2021. La première échéance avec la fourniture des données en format Netex était le 31 décembre 2019.

Les données ont été mises à disposition sur le site [opendata.lu](http://opendata.lu).

Le formatage a été adapté suite à des recommandations de l'UE et la structure du tarif national est en élaboration afin d'être publiée au NAP.

- Infrastructures

Le Verkéiersverbond opère en tout 51 mBox et 124 afficheurs dynamiques à 36 emplacements.

- Chiffres

L'année 2020 était fortement impactée par la pandémie COVID-19, ce qui explique la croissance importante des jeux de données et un volume de travail non négligeable.

Produit	Chiffres 2020 (2019)
Mises à jour horaires VdL - urbain	33 (15)
Mises à jour horaires Tram	29 (8)
Mises à jour horaires TICE	17 (13)
Mises à jour horaires CFL substitution rail	25 (16)
Mises à jour horaires CFL chemin de fer	45 (18)

Mises à jour horaires RGTR - régional	13 (6)
Mises à jour horaires Ligne 410 RegioZone 1	3 (2)
<b>Total mises à jour données Mobilité.lu</b>	<b>63 (78)</b>
<b>Mises en production afficheurs dynamique - arrêts</b>	<b>2</b>
Afficheurs dynamiques total - arrêts	36 (124 aff.)
<b>Mises en production mBox 2020</b>	<b>7</b>
mBox total	51

#### 4.4.3. Leetstell : les activités du poste de commande

La Leetstell en chiffres :

- 18 collaborateurs
- 5 postes de travail
- 7j/7 - 24h/24

Par jour (réf. janvier 2020)

- 50 activations journalières
- 3921 connexions chauffeurs
- 59 messages sortants
- 8 déviations planifiées
- 1 déviations en temps réel

Par mois (réf. janvier 2020)

- 176 incidents mineurs
- 0 incidents majeurs
- 2593 correspondances
- 11 voyages en groupes
- 3107 déviations
- 4999 appels radio sortants
- 1302 appels radio entrants
- 1810 messages sortants
- 36 intervention sur roulements
- 77 courses supprimées
- 7 « Tickertext » Pidvisio

#### 4.4.4. Mobilitétszentral : les activités des centrales de mobilité

À cause de la baisse continue des contacts directs, la Mobilitétszentral à Belval a définitivement fermé ses portes le 14 février 2020. Celle de la gare de Luxembourg est fermée depuis le 13 mars 2020.

- La Mobilitétszentral en chiffres

Le premier tableau ci-dessous retrace l'évolution des contacts recensés aux Centrales de mobilité de 2016 à 2020, en distinguant entre le contact direct via le guichet et les requêtes par téléphone ou par courriel. La baisse conséquente en 2020 s'explique par la gratuité des transports publics à partir de mars 2020, ayant eu comme corollaire la fermeture des guichets de la centrale de mobilité à la Gare de Luxembourg et de la centrale de mobilité à Belval. L'augmentation du nombre de contacts par téléphone s'explique par la prise en charge de la Centrale de mobilité des appels pour le service Adapto à partir de mars 2020.

Statistiques des contacts aux Centrales de mobilité 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Contacts guichet	337.950	314.890	283.958	246.219	<b>35.683</b>
Contacts téléphone	55.552	57.130	58.294	58.744	<b>79.818</b>
Contacts courriel	3.328	4.738	5.240	6.576	<b>4.268</b>
Total contacts	396.830	376.758	347.492	311.539	<b>119.769</b>

Suite à la gratuité des transports publics le 1<sup>er</sup> mars 2020 les ventes ont baissé en conséquence.

#### Statistiques des opérations de vente des Centrales de mobilité 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Centrales de mobilité	189.391	173.267	149.931	135.860	<b>21.215</b>
Automates de vente	88.330	105.251	139.392	179.856	<b>24.977</b>
mTicket	11.940	28.691	46.796	68.572	<b>24.725</b>
mShop	6.347	10.083	15.539	16.058	<b>4.253</b>
Total	296.008	317.292	351.658	400.346	<b>75.170</b>

Avec l'introduction de la gratuité des transports publics, la vente des billets au niveau national a cessé au 29 février 2020, la veille du jour J.

- Partenariats et conventions

Le Verkéiersverbond entretient des conventions avec plusieurs partenaires. Les principales sources de revenu du Verkéiersverbond sont, d'une part, les recettes dégagées via le support

publicitaire Transit et, d'autre part, la commercialisation de l'abonnement mPass, lancé en 2009. Dans le cadre des collaborations permanentes, il faut citer aussi le partenariat avec la Rockhal et la Coque.

- 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 2020, 1061 affiches publicitaires ont ainsi été apposées pour 123 clients. Par rapport à l'année dernière, ceci représente une baisse de 24% (affiches) et 28% (clients). Le nombre de véhicules mis à disposition par les différents acteurs était de 289 bus, avec une baisse de 15,2% par rapport à 2019.

- mPass

Lancé en 2009 et commercialisé directement par le Verkéiersverbond, cet abonnement à tarif réduit était destiné aux salariés. Avec l'introduction de la mobilité gratuite au 1<sup>er</sup> mars 2020, le mPass est devenu obsolète : les 24.279 mPass encore en circulation, ont expiré au 31 mars 2020.

#### **4.4.5. La communication**

- La promotion de la mobilité

Chaque année, les conseillers en mobilité de la Mobilitészentral font la promotion pour la mobilité durable lors de manifestations ciblées. Mais avec la plupart des manifestations annulées en 2020, aucune présence sur un stand d'information n'était requise.

- La Semaine européenne de la mobilité

Tous les ans du 16 au 22 septembre, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, le Syvicol et le Verkéiersverbond organisent pour le Grand-Duché de Luxembourg la Semaine européenne de la mobilité (SEM), qui en 2020, avait comme slogan « Mobilité zéro émissions pour tous ». Lancée par la Commission européenne, la SEM a pour but de sensibiliser le grand public à l'utilisation de modes de déplacement favorisant les transports publics, le vélo et la marche à pied.

Le programme de la Semaine européenne de la mobilité a été dévoilé lors de la conférence de presse annuelle qui a eu lieu le 14 septembre 2020 en présence du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics M. François Bausch, du président du Syvicol M. Emile Eicher, de la présidente du conseil d'administration du *Verkéiersverbond* Mme Félicie Weycker et du

directeur général du *Verkéiersverbond* M. Gilles Dostert. 22 communes luxembourgeoises se sont inscrites en 2020, par rapport à 36 en 2019. Cette variance du nombre d'inscriptions est due aux défis posés par la pandémie du COVID-19.

- Les communes exemplaires

En tout, deux communes luxembourgeoises, Bissen et Mertzig, ont rempli tous les critères des « Golden Cities » pour participer à la remise des prix au niveau européen en 2020 : une semaine d'animation et d'information, l'inauguration d'une ou de plusieurs mesures permanentes et la fermeture pendant la journée du 22 septembre (de préférence) d'une ou de plusieurs routes principales de la commune. Esch-sur-Alzette et Feulen ont participé à la Journée sans ma voiture uniquement.

- Projets phares

Pendant la SEM, deux autres projets phares ont été lancés. Ainsi, le Verkéiersverbond a présenté son nouveau site **www.mconcept.lu**, un portail destiné à l'information en matière de management de la mobilité au sein des entreprises et zones d'activités, accessible au grand public (voir aussi page 5).

Par ailleurs, une convention de partenariat a été signée entre **Esch2022** et la Mobilitéitszentral, pour la réalisation d'une série de cinq capsules-vidéo avec Mike McQuaide (« An American in Luxembourg ») intitulées « A fort e geet ». Mike entraîne les spectateurs en vélo et en transports en commun à travers le « Minett Tour » sur un itinéraire de 35 km, en mettant en avant les outils du Verkéiersvebond (application, mBox). Les vidéos ont été diffusés sur [www.esch2022.lu](http://www.esch2022.lu), YouTube et sur les réseaux sociaux pendant la SEM.

- Tour du Duerf

Du 10 septembre au 30 septembre 2020, le Verkéiersverbond et le Klima-Bündnis Lëtzebuerg ont organisé la 7<sup>e</sup> édition de la campagne « Tour du Duerf », qui met en avant l'usage du vélo dans les communes. Toutes les communes luxembourgeoises ont été invitées à y participer. 71 communes et régions s'étaient inscrites pour l'édition 2020 – un nouveau record avec 249 équipes, 1449 cyclistes et 297.358 kilomètres parcourus, de nouveaux records ont été établis. 44 tonnes de CO2 ont été épargnés à l'environnement.

- Le prix du conseil/comité municipal le plus actif a été décerné à la commune de Mamer, suivie de Wahl et Preizerdall aux places 2 et 3.
- La plupart des kilomètres par habitant ont été parcourus à vélo dans la commune de Wahl, avant Ell et Useldange.
- La région de Rédange était celle avec la majorité des kilomètres parcourus à vélo en total, devant les régions de Uelzechtdall et Natur- et Geopark Mëllerdall.

#### 4.4.6. Campagnes et projets

En 2020, la cellule Communication et marketing a accompagné, sous forme de campagnes de communication et d'autres actions ponctuelles, les projets suivants :

- Campagne sur la gratuité des transports publics

Le 01/03/2020 était un grand jour pour le Luxembourg, qui est devenu le premier pays au monde d'offrir les transports publics gratuits dans la totalité de son pays. À partir du 1<sup>er</sup> mars, les déplacements des usagers de transports publics se sont simplifiés : plus besoin d'un titre de transport pour voyager dans tout bus ou train national ainsi que dans le tram. Cependant, les billets et abonnements en première classes pour les voyages en train restent valables et n'ont subi aucun changement ni réduction. La gratuité s'arrête aux frontières du pays. Voilà pourquoi les titres de transports transfrontaliers ont été réévalués. Les navetteurs frontaliers profitent donc également de cette mesure.



Une grande campagne d'envergure nationale et internationale intitulée #CestUnGrandJour a été lancée en collaboration avec l'agence Quattro Creative. Le Luxembourg étant le premier pays au monde à proposer des transports publics gratuits, il était logique de valoriser cet événement en créant un logo pour mettre en avant son importance. Quattro a créé le logo #freemobility en utilisant la symbolique de l'hashtag pour marquer l'engagement du pays, tout en représentant un croisement de routes (comme une carrefour) et de personnes lors d'un voyage. Les couleurs choisies sont celles des logos de tous les partenaires : Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics, Verkéiersverbond, CFL, Luxtram, Tice, RGTR et Ville de Luxembourg.

La cellule Communication et marketing a étroitement accompagné et collaboré à cette campagne, notamment par les actions suivantes :

- Ensemble avec l'agence Quattro, élaboration d'un branding pour cette grande campagne cross media d'envergure nationale et internationale
- Coordination de la campagne entre les différents acteurs
- Création d'une page web dédiée au sujet de la gratuité en trois langues (contenu, FAQ, concert, press kit)
- Mise en forme et traduction du press kit (contenu fourni par le MMTP et VDL)
- Assistance à l'organisation de la conférence de presse, avec entre autres la mise en forme de la présentation PowerPoint et la création des fardes
- Assistance à l'organisation du concert #freemobility avec les agences Médiation et Foqus
- Promotion du concert #freemobility
- Plan média : annonces print, out-of-home traditionnel et sur mesure (régies publicitaires et parking CFL, bâtiment Luxtram, guichet MZ), lettrage sur un grand nombre de bus, série de posts sur les réseaux sociaux avec jeu concours pendant toute

la durée de la campagne, radio, cinéma, annonces dans les trains et le tram, visuels sur les écrans bus RGTR et VDL)

- Création des totes bag dans le look de la campagne
  
- Campagne COVID-19

Pour minimiser la propagation du coronavirus COVID-19 parmi la population, plusieurs mesures de protection ont été mises en place dans les transports publics et les transports spécifiques. Sur mobiliteit.lu, la cellule communication et marketing a entre autres créé une page web dédiée en trois langues, régulièrement mise à jour et qui résume toutes les adaptations appliquées dans les transports publics. Le port du masque dans les transports publics devient obligatoire à partir du 20 avril 2020.

Du 20 au 24 avril 2020, une distribution de masques a été organisée aux pôles d'échange Stäreplaz/Etoile, Pfaffenthal-Kirchberg et Luxexpo pendant les heures de pointe (7h00 – 9h00 et 16h00 – 18h00)

Finalement, la cellule a publié un article sur mobiliteit.lu sur l'utilisation de l'application mobile : entre le 16 mars et le 12 avril, le Verkéiersverbond a enregistré 1.236.931 visites de moins que d'habitude sur son application mobile. Cela signifie que le nombre de fois que les utilisateurs ont ouvert l'application était en baisse de 79% par rapport aux quatre semaines qui ont précédé le confinement. Non seulement les gens ont moins visité l'application, mais ils ont également planifié moins de voyages. Seulement 105.075 recherches d'itinéraire ont été effectuées sur l'application mobile pendant cette période, ce qui représente une diminution de 68% par rapport à un total de 327.912 recherches entre le 17 février et le 15 mars. Enfin, le nombre de téléchargements et de mises à jour depuis l'app store avait également considérablement diminué.

- Publications et réalisations

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

- Dossier de sponsoring MVOS (action annulé)
- Brochure digitale sur la Semaine européenne de la mobilité
- Divers flyers et affiches dans le cadre de changements d'horaires et de lignes
- Plans schématiques dans le cadre de la réorganisation RGTR et l'arrivée du tram à la gare
- Réalisation de capsules vidéos pour promouvoir les nouvelles fonctionnalités sur l'application mobiliteit.lu
- Mise à jour du « Guide de mobilité » sur le territoire du nouveau quartier Cloche d'Or/Ban de Gasperich et le site du Campus de Belval

## 5. Transports aériens

### 5.1. Direction des transports aériens (DTA)

Avec l'épidémie de COVID-19, la demande du transport aérien dans le secteur « passagers » a fortement diminué à partir du mois de mars 2020 et les mesures de confinement ont menacé la viabilité de nombreuses entreprises du secteur. L'aéroport de Luxembourg a clôturé l'année 2020 avec un total de 1,4 million de passagers, ce qui représente une baisse de 68 % par rapport à 2019. La baisse moyenne du nombre de passagers au niveau européen est aux environs de - 71%. Bien que l'aéroport soit resté ouvert et opérationnel toute l'année, le trafic aérien régulier de passagers au Luxembourg s'est arrêté de mars à fin mai en raison des fortes restrictions durant la pandémie. Le « Business Aviation Center » a également subi une baisse significative du nombre de vols (-34%) et de passagers (-43%). Cependant, l'aéroport a joué un rôle crucial dans les vols de fret, notamment concernant le transport du matériel médical à destination de la Grande Région.



#### Opérations et mouvements:

- Vols internationaux: 43.639 (-46%)
- Vols locaux : 21.066 (+46%)
- Transit TMA: 2.716 (-45%)
- Total Traffic (Transit et ELLX-IFR et VFR) : 64.705 + 2.716=67.421 (-33%)
- Passagers: 1.446.354 (-67%)
- Fret: 905.222.594 tonnes (+6%)
- Poste: 133.945 tonnes (-76%)

### 5.1.1. Volet international

- OACI

La Mission de validation coordonnée par l'OACI en 2020 qui était prévue du 24 novembre au 1er décembre à Luxembourg a été reportée.

- Union européenne
  - *Ciel unique européen- nouvelle proposition de révision du texte*

Lors d'un meeting virtuel, la Commission a présenté une proposition pour une révision du texte sur le Ciel Unique Européen le 22 septembre 2020. Les discussions sur le texte ont commencé sous Présidence allemande du Conseil, aboutissant à une discussion de haut niveau lors de la réunion du Conseil des Ministres de transport en décembre 2020. Les discussions continuent actuellement sous Présidence portugaise.

- *BREXIT*

L'accord sur le Brexit a été conclu in extremis entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Après d'intenses négociations, la Commission européenne est parvenue à un accord avec le Royaume-Uni sur les modalités de sa future coopération avec l'Union européenne. Le département des relations extérieures de la Direction de l'Aviation Civile, en coopération avec la RPUE à Bruxelles, a pu suivre les évolutions des négociations UE-UK concernant le volet aviation civile. Une réunion par visioconférence avec le *Department of Transport* du Royaume-Uni a permis non seulement de nouer le contact entre l'autorité luxembourgeoise et l'autorité britannique mais aussi de préparer le terrain en matière de relations bilatérales post-BREXIT.

- FABEC (Functional Airspace Block Europe Central)

La Direction des transports aériens a assisté aux différentes réunions virtuelles qui ont lieu en juin et septembre 2020.

- Eurocontrol

Le Luxembourg assurait au cours des années 2019 et 2020 la présidence du MCG (Maastricht Coordination Group) qui réunit les représentants des quatre pays membres du MUAC.

- 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, le Findel étant alimenté en fuel par le biais du CEPS. La Direction des transports

aériens a participé aux 3 réunions du Programme Board ainsi qu'à une réunion du comité de programme et de la cellule commerciale à Versailles.

- Conventions et protocoles

La procédure de ratification des trois conventions suivantes a été entamée avec le dépôt à la Chambre des Députés le 15 avril 2020. Le Conseil d'Etat a donné son avis le 16 juin 2020.

- Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à Beijing le 10 septembre 2010
- Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Montréal le 4 avril 2014
- Projet de loi portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing le 10 septembre 2010.

### **5.1.2. Volet national**

- Revalorisation de la carrière du contrôleur aérien

Devant les difficultés de recruter de nouveaux candidats pour le métier de contrôleur aérien rencontrées par l'Administration de la navigation aérienne, et pour maintenir un contrôle aérien efficace au Luxembourg, le Gouvernement a retenu dans son programme gouvernemental d'augmenter l'attractivité de cette carrière. Plusieurs sessions de travail ont eu lieu entre les Ministères de la Mobilité et des Travaux publics et de la Fonction publique d'un côté, et les associations représentatives des contrôleurs aériens de l'autre.

- Gestion des nuisances sonores de l'aéroport

Dans le cadre de la mise en application de la charte entre usagers, riverains et autorités concernant l'aviation générale à l'aéroport du Findel, plusieurs réunions ont eu lieu au cours de l'année 2020 pour discuter d'une mise à jour des mesures de la charte. En effet, les activités de l'aviation sportive n'étaient pas possibles durant le premier « lockdown » de printemps 2020. Une fois les mesures levées, on a pu assister à une croissance importante des vols, entraînant une augmentation des plaintes pour nuisances sonores de ces appareils.

Un groupe de travail technique « charte » a été instauré sous la présidence de la direction des transports aériens et s'est réuni une première fois le 2 mars 2020 ainsi que le 25 septembre 2020 pour une réunion de suivi au sujet des différentes mesures de la charte. Lors de cette dernière, des propositions ont été retenues pour analyse en vue d'une révision de la charte, comme préconisée par le plan d'action contre le bruit aéroportuaire.

Une réunion plus générale au sujet des nuisances sonores à l'aéroport regroupant les autorités, acteurs et riverains ainsi que les groupements d'intérêts, a été tenue en présence de Monsieur le Ministre le 9 septembre 2020.

- Législation et réglementation
- *Drones*

Le règlement ministériel du 16 décembre 2020 portant création de zones géographiques UAS – publié le 18 décembre 2020 – vise à établir les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et à fixer les interdictions et restrictions à l'intérieur de ces zones géographiques.

Avant-projet de loi portant modification 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux aéronefs sans équipage à bord

Les deux textes ci-dessus ont été finalisés pour entrer dans la procédure législative et réglementaire au début de l'année 2021.

- *Projet de règlement grand-ducal relatif à l'exploitation et à la supervision continue des hélistations*

Le projet de règlement grand-ducal se fixe comme objectif d'établir un nouveau cadre légal national pour l'exploitation et la supervision continue des hélistations situées sur le territoire luxembourgeois.

Le texte a été avisé par le Conseil d'Etat et publié le 20 novembre 2020.

- *Projet de règlement grand-ducal fixant le régime des redevances pour services de navigation aérienne*

Le projet de règlement grand-ducal met en œuvre le règlement d'exécution (UE) 2019/317 qui pose les bases légales afin que les États membres puissent fixer collectivement leurs taux unitaires et percevoir collectivement les redevances de navigation aérienne au moyen d'une redevance unique par vol.

Le projet de règlement grand-ducal a été avisé par le Conseil d'Etat le 10 juillet 2020 (et publié le 25 janvier 2021).

- *Règlement grand-ducal portant dérogation temporaire au principe général d'accompagnement à l'intérieur du cargo-center de l'aéroport de Luxembourg*

Il s'agit d'un règlement grand-ducal pris dans le contexte de la crise sanitaire liée à la pandémie du COVID-19, qui assurait le maintien de la chaîne logistique autour de l'aéroport de Luxembourg, notamment en ce qui concerne l'importation de biens critiques pour le secteur de la santé.

Afin d'améliorer la situation des équipes de travail sur place, la suspension du principe général de la limitation à six personnes pour l'accompagnement à l'intérieur des bâtiments du cargo-center devenait nécessaire. La suspension du principe général d'accompagnement était cependant limité dans le temps jusqu'à la fin de l'état de crise tel que déclaré par le règlement grand-ducal modifié du 18 mars 2020.

- *Projet de loi aviation étatique*

Le projet de loi vise, d'une part, à instaurer la compétence de la DAC et à compléter ses missions en matière de l'aviation étatique et, d'autre part, à préciser la loi de base de l'aviation afin de donner un fondement légal complet à l'aviation étatique au Luxembourg.

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés et envoyé au Conseil d'Etat le 15 octobre 2020.

## **5.2. Direction de l'Aviation civile (DAC)**

La DAC/ALSA s'est doté d'un code de conduite dans le cadre de la crise du COVID-19, fixant les règles tant organisationnelles, fonctionnelles et sanitaires des entités concernées.

Ces mesures ont pour but de garantir la continuité du service public tout en assurant une protection optimale de tous les agents.

Sur décision du Conseil de gouvernement et conformément aux lettres circulaires y afférentes le recours au télétravail fût un des modes de fonctionnement retenu.

Dans ce même contexte, la DAC a pu intensifier et accélérer un processus d'intégration du digital dans le fonctionnement de l'administration en 2020. L'enjeu de cette transformation étant clair : apporter encore une meilleure qualité de service et simplifier également le quotidien des équipes surtout opérationnelles.

L'année 2020 a été marquée par la « crise du COVID 19 » qui a nécessité dès le début du confinement au mois de mars 2020, une application stricte des règles sanitaires en interne DAC et la mise en place du télétravail. Bon nombre de dérogations et exemptions par l'intermédiaire de l'article 71.1 de nouvelle réglementation Européenne de base que ce soit pour les personnels (extensions de licences pilotes par exemples) que pour les opérateurs ont été publiées. L'ensemble des réunions internationales se sont tenues en distanciel.

2020 c'est également :

- Intégration de l'aviation militaire / Police (H145M) ;
- Mise en place d'un MoU pour le département de l'aviation étatique ;
- Mise en place de la réglementation drones (avec une entrée en vigueur au 31 décembre) ;

- Poursuite des sessions du DIMAS pour les élèves luxembourgeois ;
- Mise en place de la vision stratégique « Digitalisation » ;
- Aboutissement du Plan National de Sécurité ;
- Adoption du plan de performance 3<sup>ème</sup> période (RP3) ;
- Etude hélistation sur l'aéroport ;
- Dossier Search and Rescue ;
- Etudes SES2+.

L'exercice 2020 fortement marqué par la gestion de la crise imprévisible du COVID-19, s'est distingué par un éparpillement des efforts et énergies sur de nombreux domaines et activités très variés/hétéroclites sollicitant flexibilité et réactivité promptes : les travaux d'élaboration et d'adoption de mesures exceptionnelles pour la 3<sup>e</sup> période de référence pour les années calendaires 2020 et 2021 (Ciel unique européen) consécutives à la baisse historique et extraordinaire du trafic aérien, les implications dans le processus d'élaboration par l'AESA et ECDC des règles de relance des activités aériennes (protocole sanitaire, exemptions pour l'industrie) en fonction de l'évolution de la situation épidémiologique nationale, européenne et mondiale (maintien de la chaîne logistique du fret aérien : médicaments, masques, vaccins...) sans oublier les efforts de maintenir une connectivité de base dans l'intérêt des opérateurs luxembourgeois consécutive au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne et la conclusion *in extremis* d'un accord de coopération et de commerce entre l'UE et le Royaume-Uni.

#### Département Aviation étatique

Une modification de la loi organique de la DAC, à savoir la loi modifiée du 19 mai 1999 attribuera dans un proche avenir une série de nouvelles missions à la DAC en matière d'aviation étatique.

En effet, il a été décidé de créer un nouveau département au sein de la DAC qui aura pour vocation de couvrir le domaine national et international de l'aviation étatique et de répondre ainsi aux nombreuses questions juridiques, techniques et pratiques qui se poseront au fil du temps. L'instauration de la DAC en tant qu'autorité de l'aviation étatique renforcera *de facto* la coopération avec les entités militaires, policières et douanières du Grand-Duché de Luxembourg.

Sa tâche consistera à moyen terme de se donner les moyens adéquats pour harmoniser deux domaines qui se distinguent, d'une part le trafic aérien civil croissant (abstraction faite de la pandémie actuelle) et d'autre part le trafic aérien militaire (et étatique au sens plus large) qui nécessite une gestion et utilisation plus « souple » de l'espace aérien. L'ensemble des règles et services qui seront mis en place tiendront nécessairement compte des carences déterminées en amont et des besoins spécifiques identifiés pour créer des synergies et faire cohabiter ces deux secteurs majeurs de l'aviation.

#### Relations bilatérales

Le département relations internationales a entretenu plusieurs contacts avec des pays tiers au cours de l'année 2020.

La délégation luxembourgeoise a rencontré les représentants des autorités de l'aviation civile du Ghana au mois de février 2020. Cette négociation s'est conclue par le paraphage d'un accord aérien ainsi que par la signature d'un *Memorandum of Understanding* (MoU). Un autre accord aérien, négocié par correspondance avec les autorités de Cuba, a également été paraphé. Finalement, un nouvel MoU, négocié avec la Corée du Sud lui aussi par visioconférence, a pu être signé.

D'autres échanges par voie de note verbale en vue de la conclusion ou de la mise à jour d'accords aériens bilatéraux ont eu lieu avec le Djibouti, Hong Kong, l'Indonésie, la Jordanie, le Liban, et le Pérou.

**Le rapport d'activité intégral de cette administration est publié sur le site internet dédié.**

### **5.3. Administration de la navigation aérienne (ANA)**

Les répercussions de la pandémie sont également perceptibles au niveau de l'administration de la navigation aérienne (ANA). L'Administration a pourtant été très faiblement impactée et a assuré sans perturbation la continuité essentielle du service de gestion du trafic aérien.

L'année 2020 a été marquée par les défis du télétravail. Ainsi le département des finances a été forcé de réagir très rapidement afin de garantir la continuité de ses services et avant tout du processus d'achat. Grâce à la mise à disposition de l'équipement informatique nécessaire et les solutions proposées et fournies par le service IT de l'ANA, le département des finances est resté à 100% opérationnel dès le premier jour du confinement en mars. Sans tarder, le département a implémenté un nouveau processus transitoire d'approbation des demandes d'engagement ainsi que la signature électronique pour tout document comptable et financier, permettant ainsi de favoriser le télétravail au maximum pour le reste de l'année 2020.

Ce processus a été développé davantage au cours de toute l'année en collaboration étroite avec le service IT. Ainsi, l'ANA dispose depuis octobre 2020 d'une solution numérique appropriée et un retour au processus initial, fortement consommateur en papier, est aujourd'hui impensable.

Dans le cadre de la situation de crise actuelle, le département des finances a par ailleurs pris une série de mesures spécifiques, notamment :

- Une analyse de recherche de potentiels d'économies ;
- Le soutien du PMO dans l'analyse de priorisation des projets.

Le département a rempli toutes les obligations réglementaires de reportings réguliers et, spécifiques liés au COVID-19, tel qu'exigées par la Commission Européenne. Les résultats, dont avant tout la « unit rate » des services terminaux pour 2021, ont été communiqués à l'AUC par le biais d'une lettre officielle. En 2020, le service d'élaboration et de publication des statistiques liées à l'activité de l'Administration de la Navigation Aérienne reprenant entre autres le nombre de mouvements d'aéronefs dans l'espace de contrôle luxembourgeois, le volume du fret, le nombre de passagers et les volumes de vols de nuit a plus que maintenu son niveau de service et a amélioré la qualité de ses livrables ainsi que la façon de les

transmettre. Un plan de communication pour permettre une meilleure visibilité de ce service a été entamé en 2020 sous la houlette du service communication et sera attentivement suivi durant les prochaines années (<https://data.public.lu/fr/organizations/administration-de-la-navigation-aerienne/>).

Le département certification a entamé en 2020 une gestion des réclamations des riverains améliorée, basée sur des outils certifiés et des analyses précises réalisées par des collaborateurs du département. Le département participe ainsi entièrement à la mission du service publique en étant l'interface unique des réclamations des riverains de l'aéroport.

L'activité relative à la gestion de la sûreté a œuvré en 2020 à l'amélioration et au renforcement de la sécurité physique et de la cybersécurité au travers d'audits, d'implémentations de moyens et de procédures plus ciblés, et en s'adaptant aux nouvelles difficultés liées à la crise sanitaire. Les écarts relevés lors des audits de la Direction de l'Aviation Civile ont été clôturés au cours de l'année.

Le département des opérations aéronautiques a réalisé en 2020 les activités suivantes :

- Traitement de 669 (+16%) projets de NOTAM, résultant en 761 (+17%) NOTAM publiés par skeyes sous autorité luxembourgeoise.
- Réalisation de 3825 (+437%) changements à l'AIP moyennant 21 (+24%) amendements, 36 (+140%) suppléments et 3 (+50%) circulaires. Il est à noter que l'introduction de nouvelles procédures de vol a créé un effet unique de plus que 3000 changements en 2020.
- Publication de 42 (-55%) SNOWTAM.
- Répertoire de 495 (-20%) mesures de coefficient de freinage de la piste effectuées par le CIS Aéroport (CGDIS) ainsi que la communication de ces coefficients au service MET Observation et à lux-Airport.
- Établissement de 2374 (-38%) factures (journalières, mensuelles et semestrielles).
- Suivi de 15 (-32%) alarmes dus au déclenchement de balises de détresse luxembourgeoises, respectivement de balises étrangères se trouvant au territoire luxembourgeois. 3 (-25%) alarmes étaient en provenance de bateaux, pour lesquelles le service ARO transmet les données au Commissariat aux affaires maritimes en tant qu'autorité compétente.
- Traitement de 231 (-16%) demandes particulières de vol de nuit dont 177 (+18%) pour le compte de Cargolux.
- Réception et traitement d'environ 160.000 (-57%) messages du service fixe aéronautique concernant la gestion des flux et de la capacité du trafic aérien (ATFCM; Air Traffic Flow and Capacity Management), les plans de vol et messages associés aux plans de vol, comme par exemple des messages d'arrivée, d'annulation, etc.
- Émission de 1778 (-22%) plans de vols internationaux.
- Insertion manuelle de 3904 (+26%) vols locaux dans le système FDP (Flight Data Processor).
- Traitement de 1017 (-22%) autorisations en provenance de la Direction de l'Aviation Civile (DAC), dont 168 (-81%) autorisations pour activités particulières, 153 (-12%) demandes d'avis technique et 694 (-22%) autorisations concernant des droits de trafic.
- Suivi de 14 (-36%) cours de formation continue résultant en 329 (+25%) heures de formation.

- Traitement de 14 (-42%) demandes pour essais-moteurs hors plage horaire.

Les répercussions de la pandémie sont également perceptibles au niveau de l'administration de la navigation aérienne (ANA). L'Administration a pourtant été très faiblement impactée et a assuré sans perturbation la continuité essentielle du service de gestion du trafic aérien.

**Le rapport d'activité intégral de cette administration est publié sur le site internet dédié.**

#### **5.4. Aéroport de Luxembourg : lux-Airport**

L'année 2020 a été marquée par la mise en place de mesures contre le COVID-19 (protection des passagers et adaptations opérationnelles aux besoins des compagnies aériennes). En effet, depuis le début de la pandémie, l'aéroport de Luxembourg a été l'un des précurseurs pour certaines mesures (port du masque obligatoire, espacement maximal des passagers ...). Il a ainsi montré ses priorités : la santé et la sécurité des voyageurs lors de la reprise du trafic aérien au Luxembourg. De fait, l'association du secteur « Airport Council International », a attribué à lux-Airport la certification ACI « Airport Health Accreditation » (AHA). L'aéroport de Luxembourg est le onzième aéroport du monde et le premier en Europe occidentale à obtenir cette certification. Ceci est la preuve concrète de son respect vis-à-vis des lignes directrices de l'ACI et des recommandations du groupe de travail concernant la reprise des activités aériennes et les meilleures pratiques du secteur aéronautique.

La priorité absolue de l'aéroport de Luxembourg est et a toujours été la santé et le bien-être des passagers et du personnel. Des mesures de protection ont ainsi été mises en œuvre : mise en place d'une aide visuelle pour respecter la distanciation physique dans tout l'aéroport, des distributeurs automatiques de gel hydroalcoolique et une des premières stations de dépistage de Covid-19. En outre, d'autres mesures non visibles ont été mises en place, comme l'aération continue dans tout le terminal contribuant donc à un renouvellement intégral de l'air toutes les 30 minutes et l'adaptation des procédures de nettoyage et de désinfection.

Cette pandémie a exigé une très grande flexibilité de la part de tous les départements, notamment de celui des opérations sur du court terme. En proche collaboration avec le ministère de la mobilité et celui de la Santé, une station de dépistage pour les passagers arrivant à l'aérogare a été mise en place au niveau moins 1 dès fin mai, faisant de l'aéroport de Luxembourg un pionnier pour un dépistage à grande échelle dès octobre 2020. Ces tests sont gratuits et volontaires. Plus de 75,000 passagers en ont profité pour se faire tester.

2020 a également été l'année de la finalisation des travaux préparatoires pour la rénovation de la piste prévue en 2021-2022. Un plan de rénovation complète des pistes, des systèmes de drainage et électrique a, en effet, été finalisé et présenté. Le premier changement est déjà visible. Il s'agit de la construction du point de contrôles E121 donnant accès au futur site des constructions.

Après les études, demandes d'autorisation et préparatifs préalables, les travaux gigantesques de terrassement ont débuté à côté de l'aérogare en début d'année pour se terminer en fin d'année. Durant ces travaux, les équipes d'architectes, les bureaux et lux-Airport ont poursuivi les préparatifs en vue du démarrage des travaux de gros œuvre planifiés juste après.

Un nouveau parking pour le personnel (parking staff) a été construit en remplacement de l'ancien parking situé sur le site de construction du SKYPARK. Il devait être terminé en avril 2020 afin d'accueillir l'ensemble du personnel durant la période estivale. Les circonstances liées au COVID n'ont finalement pas rendu nécessaire son utilisation.

2020 a également marqué la fin des travaux de construction et la mise en exploitation du nouveau Headquarter Cargolux ainsi que son parking à étages et son centre de formation avec deux simulateurs 747. Les travaux avaient été lancés en 2019.



Dans le domaine de la sûreté, le changement le plus notable est celui du système de manutention des bagages (BHS) de l'aéroport de Luxembourg qui a été mis à niveau conformément à la « Norme 3 – Systèmes de détection d'explosifs approuvés ». Les exigences en matière d'inspection des bagages de soute ont changé à la suite de l'adoption du règlement UE 2015/1998, dont

l'échéance initiale de mise en œuvre était septembre 2020. Elle est désormais reportée à 2021 en raison de la pandémie. La première phase du déménagement du système de manutention des bagages est terminée, et la deuxième phase est en cours. Son achèvement est prévu au printemps 2021. Plusieurs départements ont travaillé conjointement sur ce projet d'envergure. Le département des opérations a pris en charge la coordination entre les compagnies aériennes et la planification des flux de passagers. L'équipe de sécurité, a quant à elle, pris en charge la conformité, le département informatique, la connexion du système aux réseaux, le département technique et maintenance, les opérations le démontage de l'ancienne et du remontage de la nouvelle machine à rayon X. Pendant ces travaux, le système existant a été intégré dans le bâtiment. Sa transformation a nécessité le démontage et le remontage non seulement des machines mais aussi de tous les tapis transportant les bagages.

Au Terminal, 3 machines SAMDEX (Shoe Analyzer Metal Detector & Explosives) ont été installées. Cet équipement permet d'analyser les chaussures et de détecter des menaces métalliques et explosives. Ceci ne représente pas seulement une forte amélioration du niveau de sûreté, mais aide également à augmenter le niveau de satisfaction des passagers. Grâce à l'intégration de cet équipement dans le processus d'inspection/filtrage, les clients ne doivent plus systématiquement enlever leurs chaussures en cas de déclenchement du détecteur.

Le Brexit est un autre grand changement de l'année 2020. Cet événement politique a entraîné une modification de dernière minute dans le flux des passagers en provenance du Royaume-Uni, flux géré en coordination avec la Police grand-ducale. Le système signalétique a été adapté et mis en place en décembre.

## 6. Navigation intérieure

L'année 2020 a été marquée par une perturbation du marché suite à la pandémie du COVID-19. L'objectif essentiel pour tous les acteurs était de maintenir les conditions optimales pour la batellerie.

Au cours des cinq premiers mois de 2020, le transport de marchandises sur le Rhin a diminué de 11 % par rapport à la même période en 2019.

Aussi à l'écluse de Grevenmacher le trafic a baissé de 11 % de 5603776 à 4985365 tonnes, alors que le service de l'éclusage 24h/24H et 7j/j a pu être maintenu grâce à des mesures de limitation de contact entre le personnel des écluses et les bateliers et entre le personnel du Service de la navigation.

Au port de Mertert, pendant les premiers 11 mois, une régression de 4,91% des produits transportés a été constatée.

En général, la pandémie du Covid-19 a eu des effets différents selon les segments de fret concernés en navigation intérieure.

Le transport de liquides s'est maintenu à un niveau assez stable au courant de l'année avec des fortes variations en fonction des mois, notamment pour le transport de produits pétroliers.

Le transport de vrac a moins bien résisté à la crise, notamment le charbon qui a chuté de manière importante sur le Rhin. Le transport de minerai de fer et d'acier a vu une baisse considérable suite à l'interruption de la production automobile pendant une partie du premier trimestre 2020. Le transport de conteneurs s'est maintenu à un niveau assez élevé et a pu croître dans certaines régions y compris au niveau du port de Mertert où leur nombre a augmenté de 7.622 à 10.889 unités.

La crise du Covid-19 a renforcée les tendances à long terme concernant les principaux segments de cargaison. La transition énergétique continuera d'avoir un effet important sur les volumes transportés en navigation intérieure. Cela concerne en particulier le charbon. Les produits pétroliers liquides resteront une composante importante du secteur de l'énergie et des volumes de navigation intérieure pour la prochaine décennie, mais certaines régions connaissent un déclin progressif. Pour les produits chimiques, les perspectives restent nettement plus positives.

Le transport de passagers (croisières et excursions journalières) s'est pratiquement arrêté au courant du premier semestre 2020 dû aux nombreuses restrictions de voyage et de déplacement des personnes imposées par les Etats en raison de la pandémie et ne s'est pas remis par après. Ainsi à l'écluse de Grevenmacher entre mars et novembre 2020 35,98% de bateaux de passagers en moins ont circulé.

Le Luxembourg a intensifié ses travaux au niveau de la Commission de la Moselle (en assurant la présidence en 2020) et du comité CESNI et a développé sa collaboration avec le VBW et l'INE.

L'activité d'émission de certificats techniques a fonctionné au ralenti due à la pandémie et la fermeture de certains services techniques étrangers et des dispositions d'extension décidées par l'Union européenne.

Dans le cadre des infrastructures fluviales, il convient de noter :

- que les installations techniques sur les quais mosellans se poursuivent. Les quais de Wasserbillig\*, Grevenmacher\*, Wormeldange\*, Remich\*, Bech-Kleinmacher et Schengen sont équipés de bornes électriques ainsi que de panneaux signalétiques télécommandés. Les quatre premiers quais, marqués par un astérisque, ont en outre été dotés d'un hotspot Wi-Fi.
- un nouveau quai permettant l'accostage d'un bateau à passagers et de plusieurs bateaux de plaisance est en cours de construction à Ehnen. Ce quai sera équipé de bornes électriques et de panneaux signalétiques télécommandés;
- l'installation photovoltaïque à Grevenmacher (sur l'emplacement réservé à un 2ème sas d'écluse) a produit de l'énergie électrique principalement lors des périodes de forte ensoleillement ;
- que le projet d'aire de virement pour des bateaux avec 135m de longueur dans le port de Mertert avance.

## **6.1. *Activité législative***

L'année 2020 a été marquée par une perturbation du marché suite à la pandémie du COVID-19. L'objectif essentiel pour tous les acteurs était de maintenir les conditions optimales pour la batellerie.

Au cours des cinq premiers mois de 2020, le transport de marchandises sur le Rhin a diminué de 11 % par rapport à la même période en 2019.

Aussi à l'écluse de Grevenmacher le trafic a baissé de 11 % de 5603776 à 4985365 tonnes, alors que le service de l'éclusage 24h/24H et 7j/j a pu être maintenu grâce à des mesures de limitation de contact entre le personnel des écluses et les bateliers et entre le personnel du Service de la navigation.

Au port de Mertert, pendant les premiers 11 mois, une régression de 4,91% des produits transportés a été constatée.

En général, la pandémie du Covid-19 a eu des effets différents selon les segments de fret concernés en navigation intérieure.

Le transport de liquides s'est maintenu à un niveau assez stable au courant de l'année avec des fortes variations en fonction des mois, notamment pour le transport de produits pétroliers.

Le transport de vrac a moins bien résisté à la crise, notamment le charbon qui a chuté de manière importante sur le Rhin. Le transport de minerai de fer et d'acier a vu une baisse

considérable suite à l'interruption de la production automobile pendant une partie du premier trimestre 2020. Le transport de conteneurs s'est maintenu à un niveau assez élevé et a pu croître dans certaines régions y compris au niveau du port de Mertert où leur nombre a augmenté de 7.622 à 10.889 unités.

La crise du Covid-19 a renforcée les tendances à long terme concernant les principaux segments de cargaison. La transition énergétique continuera d'avoir un effet important sur les volumes transportés en navigation intérieure. Cela concerne en particulier le charbon. Les produits pétroliers liquides resteront une composante importante du secteur de l'énergie et des volumes de navigation intérieure pour la prochaine décennie, mais certaines régions connaissent un déclin progressif. Pour les produits chimiques, les perspectives restent nettement plus positives.

Le transport de passagers (croisières et excursions journalières) s'est pratiquement arrêté au courant du premier semestre 2020 dû aux nombreuses restrictions de voyage et de déplacement des personnes imposées par les Etats en raison de la pandémie et ne s'est pas remis par après. Ainsi à l'écluse de Grevenmacher entre mars et novembre 2020 35,98% de bateaux de passagers en moins ont circulé.

Le Luxembourg a intensifié ses travaux au niveau de la Commission de la Moselle (en assurant la présidence en 2020) et du comité CESNI et a développé sa collaboration avec le VBW et l'INE.

L'activité d'émission de certificats techniques a fonctionné au ralenti due à la pandémie et la fermeture de certains services techniques étrangers et des dispositions d'extension décidées par l'Union européenne.

Dans le cadre des infrastructures fluviales, il convient de noter :

- que les installations techniques sur les quais mosellans se poursuivent. Les quais de Wasserbillig\*, Grevenmacher\*, Wormeldange\*, Remich\*, Bech-Kleinmacher et Schengen sont équipés de bornes électriques ainsi que de panneaux signalétiques télécommandés. Les quatre premiers quais, marqués par un astérisque, ont en outre été dotés d'un hotspot Wi-Fi.
- un nouveau quai permettant l'accostage d'un bateau à passagers et de plusieurs bateaux de plaisance est en cours de construction à Ehnen. Ce quai sera équipé de bornes électriques et de panneaux signalétiques télécommandés;
- l'installation photovoltaïque à Grevenmacher (sur l'emplacement réservé à un 2ème sas d'écluse) a produit de l'énergie électrique principalement lors des périodes de forte ensoleillement ;
- que le projet d'aire de virement pour des bateaux avec 135m de longueur dans le port de Mertert avance.

## **6.2. Activités Internationales**

### **6.2.1. Union Européenne**

Le Conseil de l'UE a approuvé par procédure écrite le 5 juin 2020 les conclusions "Secteur des transports par voie navigable de l'UE - Perspectives futures: vers un secteur des transports par voie navigable de l'UE, neutre en carbone, sans accident, automatisé et compétitif".

Pendant la pandémie, le suivi des différentes communications de la Commission européenne visant à maintenir le transport opérationnel, par la priorisation du transport des marchandises dans les deux communication *Green Lanes*, et par la mise en place de dispositions transitoires concernant les certifications dans le règlement OMNIBUS, a été le principal focus de 2020.

Ensuite, la nouvelle mouture du programme d'action Naïades III (2021-2027), qui est attendue pour le premier semestre 2021, a été présenté dans les grandes lignes par le Commissaire Valean lors d'une conférence organisée sous présidence allemande de l'Union européenne en décembre 2020 ou le Luxembourg été représenté.

Ainsi le double objectif de durabilité et de digitalisation de la stratégie de mobilité durable et intelligente, annoncée par la Commission européenne le 9 décembre 2020, sous-tendra le nouveau programme « Naïades » qui comporte une panoplie d'actions dans les domaines comme l'innovation, les marchés, la formation, l'infrastructure et l'image.

Afin de faire circuler davantage de personnes et de marchandises par les voies navigables intérieures, tel qu'envisagé par la stratégie susmentionnée avec un objectif de croissance de 25% jusque 2030 et 50% jusque 2050 pour la navigation intérieure une infrastructure apte et qui intègre mieux ce mode de transport avec les autres est requise. Ces infrastructures doivent être durables, adaptées au changement climatique et éviter les dommages à l'environnement.

Le deuxième axe principal du plan d'action portera sur une transition progressive vers des bateaux à émission zéro, grâce à une politique coordonnée des transports et de l'énergie qui met en commun les ressources et ce sur les fleuves comme à quai, dans les ports. Des investissements dans les

Dans le contexte de la DIRECTIVE (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE prévoit que les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 17 janvier 2022, les actes suivants ont été finalisés :

- RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/182 DE LA COMMISSION du 14 janvier 2020 sur les modèles relatifs aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure

Dans le contexte de la DIRECTIVE (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure le

CESNI a adopté dans sa séance du 13 novembre 2020 l'édition 2021/1 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) a été adopté. Cette nouvelle édition du standard, qui remplace l'édition 2019, est nécessaire pour introduire d'importants amendements et il y sera référée ultérieurement par le cadre européen pour le rendre obligatoire. L'UE et la CCNR ont l'intention de mettre en vigueur l'ES-TRIN 2021/1 de manière coordonnée, au 1<sup>er</sup> janvier 2022, par le biais d'une référence dans leurs cadres législatifs respectifs afin de disposer à l'échelle européenne de modèles et d'instructions harmonisés.

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 1<sup>er</sup> novembre 2012, le Luxembourg a échangé avec la Commission européenne en 2020 sur une mise à jour informatique.

### **6.2.2. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

Depuis que la CCNR a créé en 2015 un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »), l'élaboration de prescriptions harmonisées, modernes et claires pour les usagers a été substantiellement accélérée. La création de cet organe de travail s'inscrit dans une volonté de la Commission Centrale, partagée avec l'Union européenne, de renforcer la gouvernance au plan européen, notamment dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure.

Ce Comité est destiné à réunir les experts des Etats membres de l'Union européenne et de la CCNR, ainsi que les représentants des organisations internationales concernées par la navigation intérieure.

La Direction de la navigation intérieure et de la logistique a participé aux différentes réunions du groupe CESNI/PT et CESNI/QP et du comité CESNI. Suite à l'adoption de l'ESTRIN 2019 fin 2018, l'implémentation et le peaufinement de ce standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure eurent lieu.

Le Luxembourg a suivi de près les travaux de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin en assistant à la session plénière de printemps le 4 juin 2020 qui a permis de rappeler les mesures exceptionnelles mises en place dès le 23 mars 2020 par la CCNR et d'évoquer une seconde résolution adoptée en session. Par la résolution du 23 mars 2020 en vigueur jusqu'au 23 septembre 2020, les États-membres de la Commission centrale sont convenus notamment de ne pas sanctionner, sous certaines conditions, les dépassements de durée de validité des certificats, attestations et autres documents délivrés conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin, au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et au Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Lors de la session plénière d'automne du 3 décembre 2020 la CCNR a notamment fait état de la situation du marché suite à la pandémie du Covid-19, de la révision en cours du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et a organisé un échange de vues sur la transition énergétique en navigation intérieure et l'élaboration d'une feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure

Finalement le Luxembourg a participé aux différents groupes de travail CDNI et IIPC (Instance internationale de Péréquation et de coordination) qui se sont penchés sur la mise en œuvre des parties A, B et C de la convention sur les déchets en matière de navigation intérieure.

### 6.2.3. Commission de la Moselle

La délégation luxembourgeoise a présidé la Commission de la Moselle en 2020.

L'activité de la Commission de la Moselle a été rythmée par la crise du COVID-19 et plusieurs décisions ont été prises à cet égard par voie de procédure écrite.

- Le 23 mars 2020, la Commission de la Moselle a décidé de permettre aux bateliers de payer les péages et de remettre leur déclaration des péages au personnel aux écluses mosellanes sans contact direct. De plus, elle a permis à ses États membres de suspendre la navigation de passagers et de plaisance sur la Moselle internationale dans leurs secteurs de compétence respectifs.
- Le 3 avril 2020, la Commission de la Moselle a décidé de reporter la période de chômage 2020 de mai 2020 à septembre 2020, car les travaux de maintien et de révision des ouvrages n'ont pas pu débuter dans les délais en raison des restrictions sanitaires valables aussi pour les sociétés de construction.
- Le 6 avril 2020, la Commission de la Moselle a décidé de prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir autant que possible le fonctionnement optimal des infrastructures, en particulier pour permettre au personnel des écluses d'accéder au poste de travail. De plus, la Commission a décidé de ne pas sanctionner le dépassement des durées de validité des certificats, attestations et autres documents délivrés conformément au Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle, lorsque la sécurité et le bon ordre de la navigation de la Moselle ne sont pas affectés et que les certificats, attestations et autres documents concernés étaient encore valides le 15 mars 2020. La Commission a convenu de faciliter la circulation des membres d'équipage pour leur permettre d'effectuer le trajet direct de leur lieu de résidence au port d'embarquement et du port de débarquement à leur lieu de résidence. Sans préjudice des dispositions nationales et du *Certificate for International Transport Workers* de l'UE, les membres d'équipage pourront présenter une attestation conforme au modèle élaboré par la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Ces décisions ont été expiré le 23 septembre 2020.
- Le 6 mai 2020, la Commission a décidé de reporter l'introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique sur la Moselle internationale du 1<sup>er</sup> juillet 2020 au 1<sup>er</sup> juillet 2021.

### **Comité Technique**

Le comité échange sur les mesures d'amélioration des conditions de navigation sur la Moselle, entre autres sur la téléconduite, les concepts d'aires de stationnement ou le projet de doublement des sas d'écluses mosellanes allemandes.

En vertu de l'article 37 de la Convention de la Moselle, le comité se charge également de vérifier si des projets prévus dans ou au bord de la Moselle internationale sont susceptibles d'entraver le bon fonctionnement et la sécurité de la navigation mosellane. Le Comité Technique a aussi la charge de fixer les périodes de chômage sur la Moselle.

En 2020, le comité a soumis aux délégués mosellans des dates pour fixer les périodes de chômage pour les années 2026 à 2035 et a validé un projet de construction de deux pontons pour des bateaux à cabines à Bernkastel-Kues sur le secteur allemand de la Moselle internationale. Ces deux propositions du comité ont été approuvées par la Commission de la Moselle.

### **Comité de Police pour la Navigation et du Balisage du Chenal**

Le comité a la charge de vérifier et d'analyser les textes réglementaires de la Commission de la Moselle et plus particulièrement le Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM).

En 2020, le comité a proposé les amendements suivants :

- Pour harmoniser la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau », le comité a proposé de modifier plusieurs articles du RPNM. La Commission de la Moselle a approuvé la proposition et les amendements entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2021.
- Article 1.10, chiffre 2 et 3 du RPNM : le comité a proposé de rectifier la rédaction de la version allemande qui peut prêter à confusion et a soumis une nouvelle formulation à la Commission de la Moselle qui a été approuvée. L'amendement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2021.
- Article 4.07, chiffre 3 du RPNM : le comité a proposé d'amender l'article, car à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, seuls les appareils ECDIS Intérieur seront autorisés sur la Moselle internationale. La Commission de la Moselle a approuvé l'amendement qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2021.
- Article 9.05 du RPNM : cet article règle les modalités d'annonce sur la Moselle internationale. Les usagers auraient dû s'annoncer électroniquement dans certains cas de figure à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2020. Les écluses et centrales de secteurs mosellanes sont équipées techniquement avec l'outil « NaMIB » qui permet d'échanger des données par voie électronique, mais en raison de la propagation de la COVID-19, le personnel n'a pas pu être formé à son utilisation. La Commission de la

Moselle a décidé de reporter la date d'entrée en vigueur de cet article au 1<sup>er</sup> juillet 2021.

### **Comité des Péages**

Le Comité des Péages examine annuellement si le tarif des péages valable sur la Moselle internationale doit être amendé. La méthode de calcul des tarifs mosellans est ancrée dans la Convention de la Moselle. Le péage a été maintenu à son niveau existant.

Depuis 2018, le comité examine d'autres méthodes de calcul en raison de l'annonce faite par le gouvernement allemand à ses homologues français et luxembourgeois du fait qu'un nouveau contrat de coalition a été signé stipulant que les péages sont supprimés sur les voies d'eau intérieures fédérales allemandes à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019. Cette décision a des conséquences sur le calcul des tarifs des péages mosellans et sur la pratique de la perception des péages en général. C'est la raison pour laquelle le comité a discuté au cours des années 2019 et 2020 de l'impact de cette décision du gouvernement allemand sur les péages mosellans.

Le comité a fixé des principes de calcul qui doivent être respectés par la nouvelle méthode de tarification. Sur la base de ces principes, deux propositions de nouvelle tarification ont été élaborées par le comité et présentées à la Commission de la Moselle. Les travaux à ce sujet continueront en 2021.

### **Comité Juridique et Administratif**

Le Comité Juridique et Administratif a la charge de vérifier les questions juridiques, budgétaires ou encore de personnel.

En 2020, le comité a vérifié les comptes de fin d'année 2019 et le projet de budget 2021 et a proposé à la Commission de la Moselle de les approuver.

De plus, le comité a préparé le calendrier pour un éventuel amendement des articles de la Convention de la Moselle concernant la méthode de calcul des péages mosellans.

#### **6.2.4. INE (Inland Navigation Europe) et VBW (Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.)**

La Direction a participé à différents conseils d'administration d'*Inland Navigation Europe*, une organisation internationale sans but lucratif constituée sous forme d'association internationale et regroupant les gestionnaires nationaux et régionaux des voies fluviales et des bureaux de promotion du transport par voie fluviale. Ce travail permet de faire écouter les positions du secteur de la navigation fluviale dans les différents foras européens et d'assurer une infrastructure fluviale européenne maillée par la coordination des soumissions de projets au programme CEF.

Le Luxembourg, suite à son adhésion en début 2018 au VBW, a aussi suivi les travaux en cours sur l'*Aktionsplan Binnenschifffahrt* du gouvernement allemand.

### 6.2.5. Activité technique

- Certificats de jaugeage

Suivant le règlement grand-ducal du 18 mai 1979, le ministre est chargé de délivrer des certificats de jaugeage aux bateaux le demandant.

Au courant de l'année 2020, le service a homologué 3 certificats de jaugeage étrangers.

- Certificats de l'Union européenne

Suivant le règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> février 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, le ministre est compétent pour délivrer les certificats de l'Union attestant la conformité des bateaux aux prescriptions techniques communautaires.

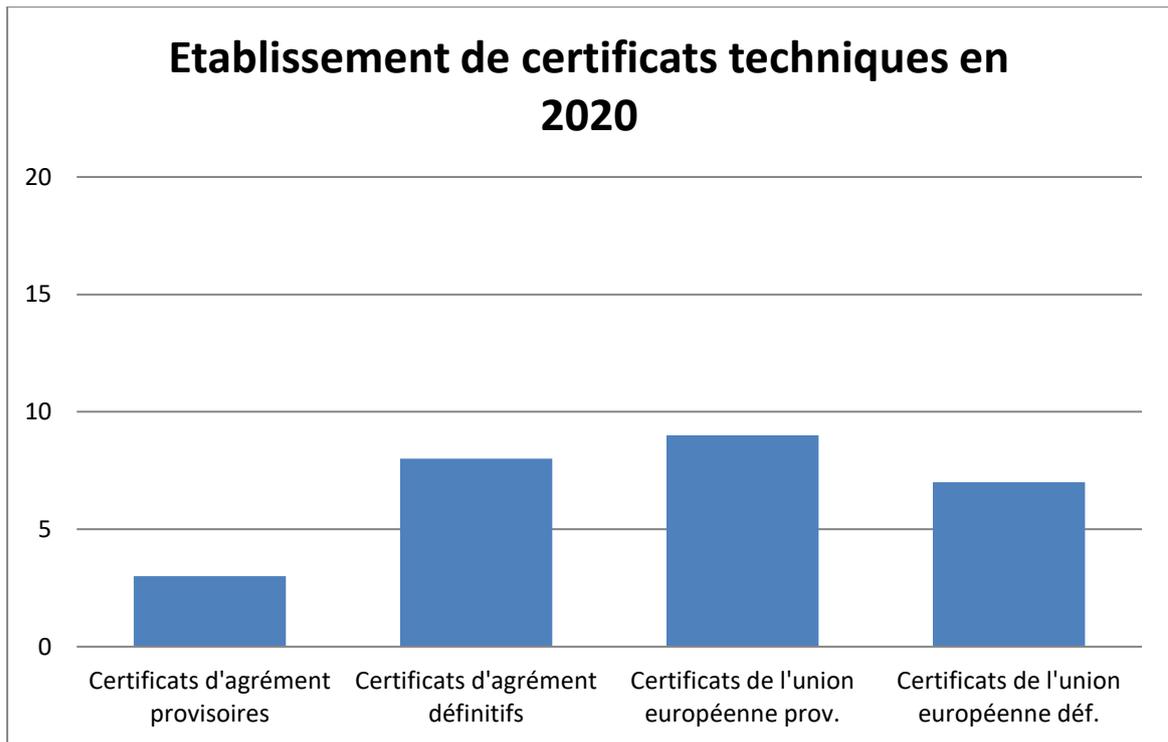
Au courant de l'année 2020, le service a délivré 9 certificats de l'Union européenne provisoires et 7 certificats de l'Union définitifs.

Au total, 5 commissions de visite se sont tenues.

- Certificats d'agrément

Suivant la loi du 13 mars 2007 portant approbation de l'accord européen relatif au transport internationale de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieures (ADN), fait à Genève, le 26 mai 2000, le ministre est compétent pour délivrer les certificats d'agrément attestant la conformité des bateaux aux prescriptions techniques afférentes.

Au courant de l'année 2020, le service a délivré 3 certificats d'agrément provisoires et 8 certificats d'agréments définitifs.



- Autorisations d'établissements

Suivant la loi du 21 avril 1993, les demandes d'autorisation d'établissement pour les entreprises de transport fluvial sont avisées par le ministre. Au courant de l'année 2020, le service a délivré 12 avis.

### **6.3. Service de la navigation fluviale**

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 du 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 fluviale" qui est 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.

Reste à noter en générale que la pandémie Covid-19 a entraîné des contraintes non-négligeables au niveau organisationnel du Service de la navigation fluviale lors du confinement en début et en cours de l'année 2020. Principalement ont dû être mis en œuvre des restrictions de contact physique, la répartition du personnel sur des postes isolés dans différents locaux, des conférences vidéos, le télétravail, l'organisation du matériel d'hygiène et l'adaptation régulière des plans de service toute en veillant au respect des restrictions sanitaires.

#### **6.3.1. La gestion du domaine public fluvial**

Dans le cadre de l'implémentation de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial, plusieurs dispositifs réglementaires et organisationnels ont été mis en place :

- La finalisation de la création du relevé parcellaire conforme du domaine public fluvial visé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial nécessite encore certains échanges de terrains qui devront par la suite être validés par des actes d'échange par le Comité d'acquisition du Ministère des Finances.
- Le règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale.

- La gestion des autorisations d'occupation du domaine public fluvial

Dans le cadre du projet d'assainissement des communes de la Moselle inférieure, plusieurs autorisations d'occupation ont été délivrées au maître d'ouvrage.

- La gestion financière du domaine public fluvial

Toute occupation et toute utilisation privilégiée de dépendances déterminées du domaine public fluvial procurent aux bénéficiaires des autorisations des avantages par rapport et au détriment de la jouissance publique. En vue de compenser quelque peu les avantages individuellement concédés aux bénéficiaires d'une autorisation, le législateur a prévu un régime de taxes et de redevances domaniales. Le régime financier constitue un outil performant pour protéger le domaine public fluvial et valoriser, dans l'intérêt général, toute utilisation ou occupation privative.

	Nombre d'ordres de paiements expédiés
Taxes	75
Redevances d'occupation et d'utilisation	52
Redevances d'utilisation privilégiée des infrastructures publiques de stationnement	54
Redevances pour prestations spécifiques	0
Redevances d'utilisation des bornes de raccordement électrique	8

La diminution du nombre des ordres de paiement expédiés en 2020 est la conséquence directe de la crise sanitaire qui a frappé le monde entier. Les répercussions de la pandémie COVID-19 sur le secteur du tourisme fluvial ont entraîné des charges administratives supplémentaires notamment en raison d'un grand nombre d'adaptations, de modifications ou d'annulations des réservations.

- La gestion des concessions privées 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 ainsi que de préserver le 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 de transport doit se faire dans le respect d'un cadre procédural contraignant et complexe.

Dans ce contexte, il importe de mettre en évidence les affaires les plus significatives :

- Coordination de l'aménagement d'un nouveau quai d'accostage public à Ehnen qui se trouve en cours de construction ;
- Elaboration d'un projet de déplacement d'une piste de ski nautique en conséquence de l'instauration d'une vitesse maximale autorisée en direction amont à Remich vu le non-respect de l'obligation de réduire la vitesse dans le secteur concerné ;
- Décision de la Commission de la Moselle relative à l'abrogation des droits d'éclusage prioritaire pour les bateaux-hôtels à partir du 1<sup>er</sup> décembre 2021.

Dans l'intérêt de la protection de l'environnement et d'une réduction du bruit, l'aménagement d'une borne de raccordement électrique de haute puissance (type Powerlock de 400V/400A) permettant une alimentation des bateaux à cabines via le réseau électrique terrestre à Grevenmacher a été mise en place en début de 2020.

Une surveillance régulière de l'état de conformité de concessions est indispensable pour garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation.

A noter que l'exploitation et l'entretien de l'installation photovoltaïque d'une capacité de 512 kWp installée sur le terrain du domaine public fluvial réservé pour le doublement des écluses à Grevenmacher ont été assurés.

- 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 prioritaire et privative.

Dans ce contexte, il reste à noter que seulement 40 % de la durée d'utilisation prioritaire réservée initialement en début de l'année 2020 n'a été utilisée au cours de la saison 2020 par les bateaux à cabines.

### 6.3.2. Le trafic sur la Moselle

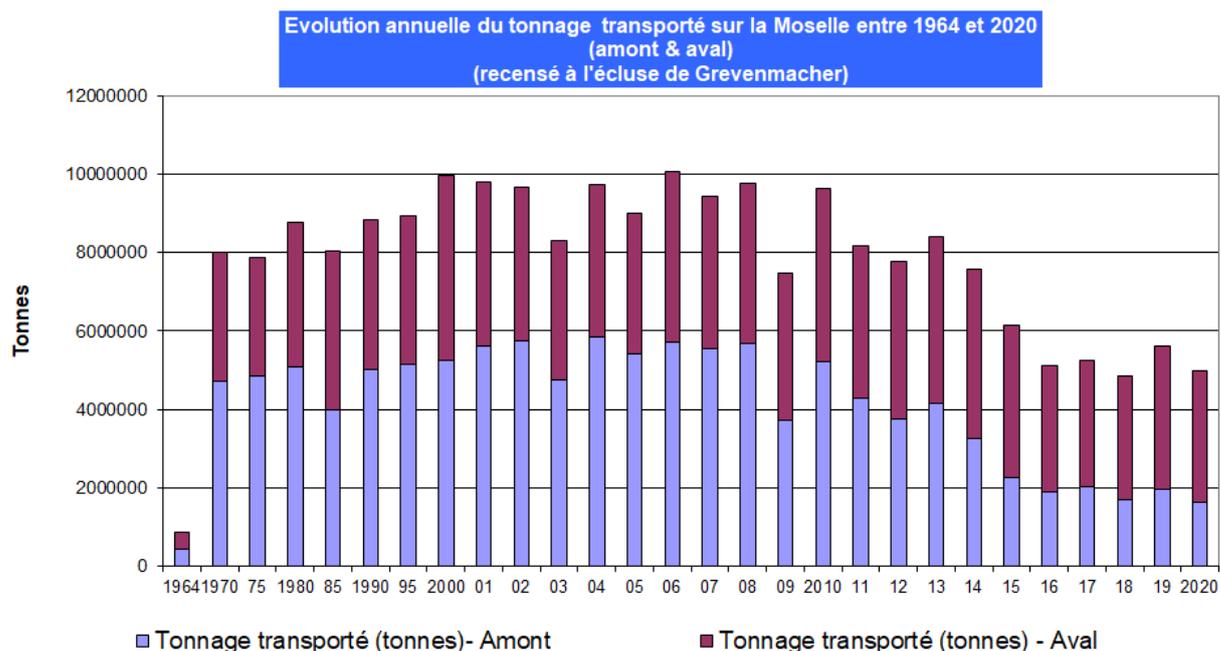
A l'écluse de Grevenmacher les chiffres du recensement statistique du trafic fluvial se lisent pour l'année 2020 comme suit:

- Tonnage transporté:	4 985 364 tonnes
- Mouvements de bateaux à marchandises chargés:	2 975 unités
- Mouvements totaux de bateaux à marchandises:	4 148 unités
- Capacité de charge théorique des bateaux:	10 454 140 tonnes
- Mouvements de bateaux à passagers:	163 unités
- Mouvement d'unités de plaisance dans le grand sas de l'écluse:	289 unités

#### - Le transport de marchandises

Au cours de l'année 2020 a été recensé un transport de marchandises de 4 985 364 tonnes dont 3 366 814 tonnes vers l'aval et 1 618 550 tonnes vers l'amont.

Le volume total des marchandises transportées a diminué de 618 411 tonnes ce qui représente une variation de - 11,04 % par rapport à l'année précédente.



Des variations importantes par rapport à 2019 ont pu être constatées au niveau des groupes de marchandises suivantes :

- Produits agricoles	-	257 924	tonnes
- Combustibles minéraux	-	99 260	tonnes
- Minerais et déchets de métaux	-	19 883	tonnes
- Produits métallurgiques	-	104 252	tonnes
- Pierres et terres	+	71 479	tonnes
- Engrais	-	17 051	tonnes
- Produits chimiques	+	70 615	tonnes

Le palmarès des groupes de marchandises se lit pour 2020 comme suit :

	Tonnage	Part de marché	Variation 2019-20
Produits agricoles, sylvicoles et apparentés	2 061 609	41,35%	-11,12%
Produits fourragers et oléagineux	477 149	9,57%	-30,93%
Combustibles minéraux, houille et coke	289 000	5,80%	-25,57%
Minerais, ferraille et déchets de métaux	499 005	10,01%	-3,83%
Pierres et terres, y compris le matériel de construction	805 992	16,17%	+9,73%
Produits métallurgiques, fer, aciers et métaux non ferreux	355 270	7,13%	-22,69%
Produits chimiques	265 672	5,33%	+36,20%
Engrais	201 652	4,04%	-7,80%
Véhicules et machines	30 016	0,60%	+5,71%
Produits pétroliers, pétrole, huile minérale	0	0%	-100%

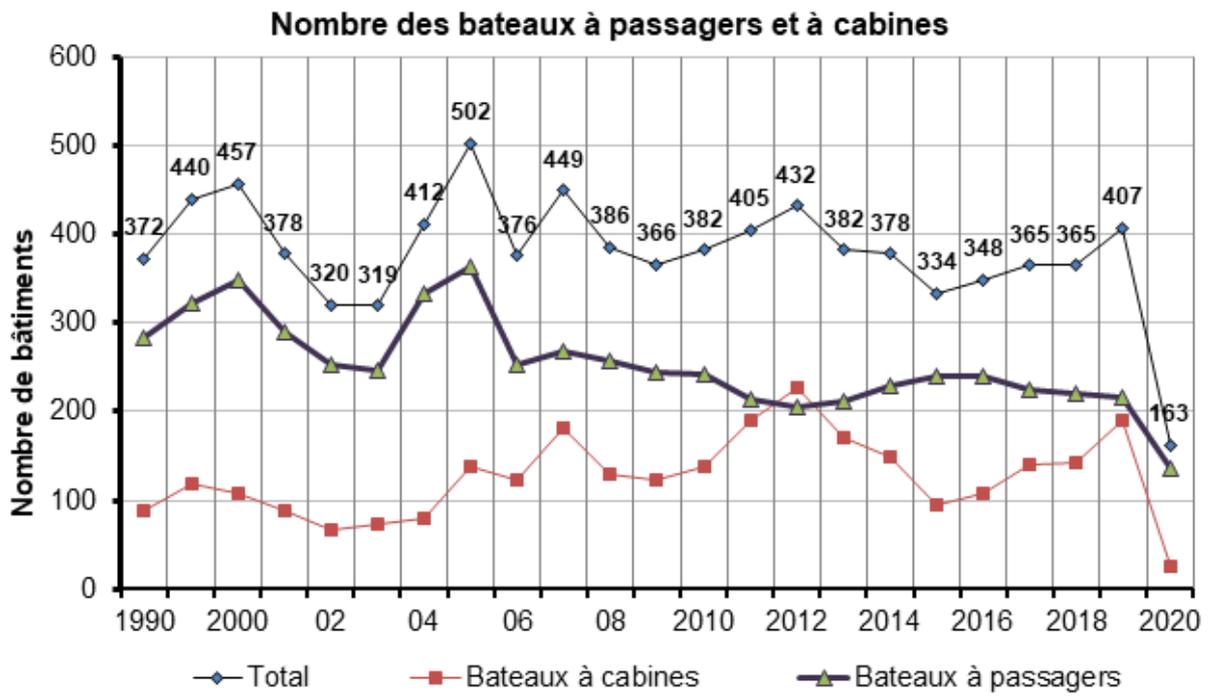
- Le transport de personnes et la navigation de plaisance.

Pour ce qui est du transport de personnes et de la navigation de plaisance sur la Moselle, les activités ont fortement diminué suite à la pandémie Covid-19 et aux restrictions sanitaires ayant engendré un arrêt de 66 jours et une fermeture des restaurants à bord des bateaux à passagers ou à cabines de 36 jours.

En ce qui concerne les mouvements de bateaux, ces activités essentiellement saisonnières ont en 2020 atteint un chiffre de 289 pour les seuls mouvements d'unités de plaisance par le grand sas de l'écluse de Grevenmacher et 285 pour Stadtbredimus. A Grevenmacher ont été enregistrés 26 bateaux à cabines (-86 % par rapport à 2019) et 137 bateaux à passagers (-26% par rapport à l'année précédente)

A noter que la majeure partie des mouvements des bateaux à passagers ont lieu sous le couvert d'un droit de priorité d'éclusage délivré par l'autorité compétente en vertu du règlement international de police pour la navigation de la Moselle.

Pour pouvoir offrir ces services, 216 créneaux horaires ont dû être gérés pour les écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus.



### 6.3.3. Exploitation infrastructurale

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, engendrent des risques d'accidents graves et conduisent rapidement à des conflits d'usage.

En ce qui concerne les faits marquants imprévisibles, l'année 2020 s'est soldée par 24 événements extraordinaires d'exploitation dont 3 accidents selon la définition « RHIN ». Ces 3 accidents sont à compter également selon les critères d'Eurostat. En 2020, il n'y avait aucun accident avec dommages corporels.

- L'exploitation et le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

Tout d'abord, il importe de souligner que les mesures prises et adaptées au fur et à mesure au niveau organisationnel et sanitaire ont permis de garantir une exploitation 24h/24h de la voie d'eau pendant toute l'année.

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. Ainsi des travaux d'entretien aux barrages de Grevenmacher et de Stadtbredimus ont imposé des mises hors service suivantes :

Vanne gauche de Grevenmacher:	389 heures
Vanne droite de Grevenmacher:	2 222 heures
Vanne gauche de Stadtbredimus:	78 heures
Vanne droite de Stadtbredimus:	101 heures

Vu les fonctions multiples des barrages, il est important que lors des périodes de mise hors service d'une vanne, l'état de fonctionnement de l'autre vanne restant en service soit garanti. Ainsi au-delà de la fonction de maintenir les niveaux d'eau nécessaires pour la navigation, l'exploitation des barrages 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 entraîner un arrêt non prévu de la navigation. Ainsi des pannes de courant du réseau allemand ont entraîné quatre courtes interruptions d'exploitation de l'écluse de Stadtbredimus au cours de l'année 2020.

L'arrêt annuel d'exploitation des écluses initialement planifié pour mai 2020 a dû être reporté en raison de la pandémie Covid-19. Des travaux de contrôle et de réfection importants ont été réalisés pour réduire les répercussions sur la navigation du 21 septembre au 30 septembre 2020. Un dysfonctionnement majeur de l'alimentation de secours de l'éclairage de sécurité des locaux souterrains et de l'alimentation de secours redondante de la commande du barrage de Stadtbredimus a été constaté lors d'un essai, de sorte qu'un renouvellement de cette installation a été exigé.

- Sections de rives luxembourgeoises

Pour garantir un maximum de sécurité, il est indispensable de suivre un contrôle régulier des berges, des signalisations ainsi que de la situation subaquatique. En outre des contrôles réguliers (une fois par mois), il importe d'effectuer un contrôle supplémentaire après chaque crue ou intempérie.

La plupart des missions journalières se concentre sur les travaux suivants :

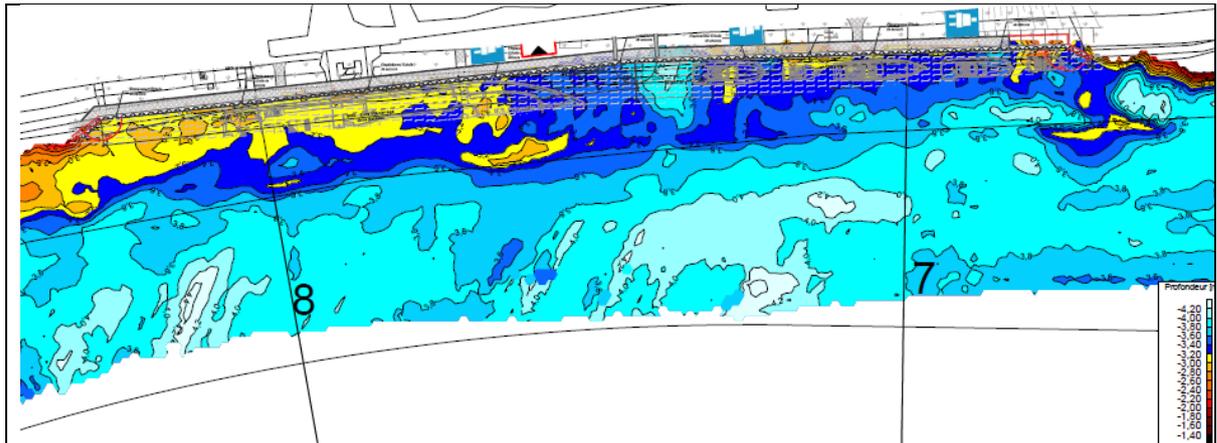
- Contrôle subaquatique des infrastructures de navigation en vue du suivi de l'état et de la vérification de l'absence d'entraves à la sécurité de circulation (chenal navigable, berge luxembourgeoise, zone d'approche aux infrastructures de stationnement etc.) ;
- La surveillance du balisage et de la signalisation nautique terrestre, y compris la vérification de l'absence d'effets nuisibles émanant d'infrastructures autres que de navigation (p.ex. échos radars perturbateurs) ;
- L'entretien courant des panneaux de signalisation électronique ainsi que des bornes de distribution d'énergie électrique pour bateaux de plaisance et bateaux hôtelier sur les quais publics. La mise en place et l'exploitation sont en règle générale garanties chaque année pendant la période de Pâques à Toussaint. Cependant, la mise en service a dû être reportée au début de juin 2020 suite à la pandémie.

En outre, les contrôles réguliers des infrastructures moyennant le bateau de service sont complétés par un contrôle pendant la nuit du balisage et de la signalisation nautique de la voie d'eau et des ponts sur la section germano-luxembourgeoise de la Moselle.

En extraordinaire, les travaux suivants ont été réalisés:

- Mesurage bathymétrique et établissement de plans y relatifs avant et lors de la construction du nouveau quai à Ehnen ;
- Mesurage bathymétrique et établissement de plans y relatifs pour l'étude de faisabilité d'un quai pour les besoins des forces de l'ordre et de secours à la hauteur du lieu nommé Deisermillen ;
- Surveillance de plusieurs chantiers le long des berges, dont notamment le nouveau quai à Ehnen.

Mesurage bathymétrique avant les travaux de dragages sous-marines de l'accès du nouveau quai à Ehnen :



- Gestion de la sécurité sur l'eau:

Les activités sont indispensables à la régulation et à la sécurisation de la circulation lors de manifestations sportives, de fêtes nautiques, de travaux ou d'autres activités extraordinaires.

Les mesures extraordinaires décidées d'ailleurs d'un commun accord avec l'autorité compétente allemande, ont ainsi requis des modifications des conditions d'exploitation portées à la connaissance des concernés par le biais de 57 avis à la batellerie. Il s'y ajoute les transports spéciaux autorisés dans d'intérêt de la sécurité de circulation.

Dans ce contexte, il reste de mettre en évidence les activités d'assistance et les opérations de sécurisation du trafic déployées dans le cadre de la pandémie, sachant que le confinement en début de l'année 2020 a imposé une interdiction de la navigation touristique et de plaisance du 24 mars au 10 mai 2020.

En ce qui concerne la surveillance de manifestation, il reste à noter l'enterrement du carnaval à Remich fin février 2020. Toutes les autres manifestations prévues et autorisées, ont été annulées suite aux répercussions de la pandémie.

La gestion et le contrôle des autorisations d'exploitation des bateaux à passagers et bateaux à cabines, y compris la surveillance de la bonne application des règlements régissant le transport de personnes ainsi que le respect des prescriptions concernant l'amarrage et l'utilisation de la borne électrique aux lieux de stationnement à Remich et Grevenmacher ont été garantis.

Dans le contexte de la formation des agents appelés à intervenir en cas d'incident ou d'accident nautique, un certain nombre du personnel a suivi des formations continues en matière de conducteur de camion, conducteur de grue auxiliaire ainsi que de conducteur de chariot élévateur à fourche.

En tant qu'exploitant d'une infrastructure de transport, le Service de la navigation fluviale est tenu d'assurer un potentiel minimum d'intervention et de secours. A cet égard, il importe de mentionner le maintien en bon ordre de nos engins flottants ainsi que du matériel

d'intervention et des systèmes de détection d'incident. Des travaux de réfection ont été réalisés au bateau de service FAUCON II et à l'établissement flottant ERGO.

Le soutien lors de travaux d'entretien aux barrages-écluses de Grevenmacher et Stadtbredimus moyennant le matériel flottant et d'intervention a été entravé sérieusement par la pandémie ainsi que par la présence accrue de cyanobactéries sur la Moselle.

- Sensibilisation et information du public

Les particularités nautiques, l'évolution rapide du cadre légal tout comme l'efficacité de gestion imposent constamment une circulation des informations.

En tant que prestataire de services, le Service de la navigation fluviale se doit aussi de maintenir le dialogue avec les usagers nautiques.

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 d'autres dispositifs d'information. Ainsi la pandémie a demandé un échange d'informations régulier avec les usagers de la voie d'eau dont principalement au niveau des restrictions sanitaires en vigueur au Luxembourg et des impacts pour la navigation de plaisance et touristique.

### 6.3.4. La gestion des ressources hydrauliques

- Les conditions hydrauliques

Des événements de crue répétitives se sont produits en février et en mars 2020. La cote maximale de 646 cm a été atteinte le 6 février 2020 à l'échelle de référence de Stadtbredimus.

Les mois de juillet, août et septembre 2020 étaient marqués par une période d'étiage prolongé avec des débits très faibles.

Face aux périodes d'étiage prononcées et aux fortes variations du débit en provenance du bassin amont de la Moselle au cours de l'année, des mesures particulières ont dû être prises à des multiples reprises pour pouvoir garantir la régulation des niveaux d'eau et la sécurité du trafic. Cette situation imposait notamment des restrictions au niveau de la profondeur garantie du chenal de la voie d'eau Moselle pendant 246 jours.

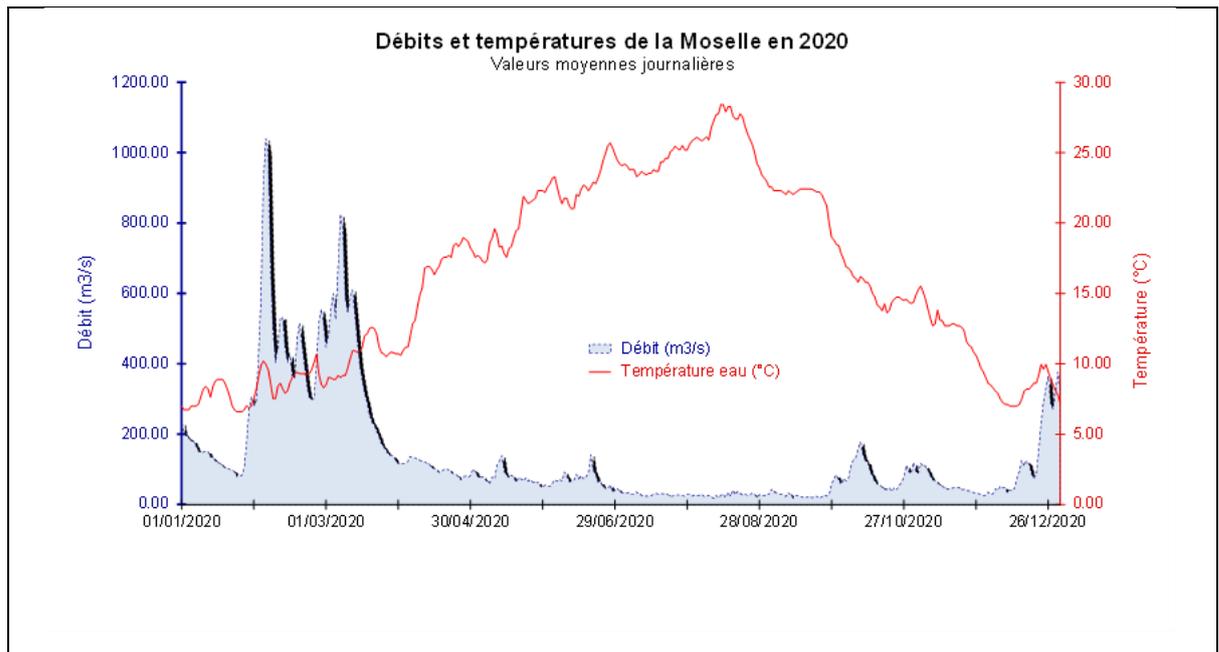
- Les prestations de la cellule d'annonce de crues pour les besoins des usagers de la voie d'eau

A ce niveau, le Service de la navigation fluviale se trouve chargé d'assurer le service opérationnel de prévision des niveaux d'eaux pour les besoins des usagers de la voie d'eau.

Les paramètres en rapport avec les activités opérationnelles se référant à l'échelle de Stadtbredimus se lisent pour l'année 2020 comme suit:

- Activités d'observation et d'analyse lors de la phase d'observation (> 450 cm / marque de crue II dépassée à l'échelle de référence)	243 heures
- Activités de diffusion et d'information aux usagers de la voie d'eau (> 530 cm / marque de crue III dépassée à l'échelle de référence)	112 heures
- Activités préparatoires et connexes	520 heures
- Activités en rapport avec la prévision des niveaux d'étiage	150 heures
- Surveillance des variations des niveaux d'eau et de la profondeur garantie du chenal de la voie d'eau Moselle	740 heures

En dehors des activités opérationnelles d'annonce et de collaboration ont été assurés la mise à niveau, l'entretien et la surveillance des systèmes d'échange de données et du système de prévision des crues transfrontalier.



- Exploitation et gestion du réseau de surveillance hydrométriques.

Le mesurage en continu des niveaux d'eau et des débits sert à l'exploitation des barrages y compris la régulation des niveaux d'eau dans l'intérêt de la navigation fluviale. D'autre part ces paramètres servent à la prévision des niveaux d'eau en cas de crues et de débits faibles.

Une surveillance régulière des paramètres mesurés a été indispensable au cours de l'année 2020 dont notamment lors de la crue début février ou des périodes d'étiage.

Les données collectées et archivées sont à la base des études hydrologiques et techniques indispensables à une gestion durable des ressources ou à une 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 maintenus en état opérationnel à longueur d'année. A cet effet, il est exigé un entretien régulier. En plus un programme de renouvellement des stations limnimétriques sur la Moselle a été poursuivi avec la station de Wasserbillig, ainsi que des stations redondantes de Grevenmacher et de Stadtbredimus.

#### **6.4. Société du Port de Mertert S.A.**

Les travaux relatifs à la construction des halls de la zone portuaire 2 ont débuté fin juin 2020 avec un retard de quelques semaines dû à l'arrêt du chantier à cause de la pandémie. La durée de construction estimée par l'entreprise générale est d'un an.

Un deuxième accès au chantier a été accordé par le service régional des P&CH de Grevenmacher pour une période de deux ans étant donné que le fait d'emprunter le même accès au chantier par les deux entrepreneurs constitue un point de gêne mutuelle.

Des réunions de chantiers avec l'entreprise de construction se tiennent toutes les semaines et des réunions de coordination des deux chantiers (viabilisation du terrain ainsi que construction des halls) se tiennent régulièrement.

Le comité de direction a décidé de réaliser une peinture intumescente des éléments du côté de la RN1 afin d'avoir une protection au feu de 60 minutes. Chaque hall disposera d'une mezzanine au premier étage. Le sous-sol ainsi que les cages d'escaliers ont été coulés en béton.

Le montage de la construction métallique a débuté en novembre 2020 et le montage du bardage est également en cours. La construction métallique sera grise, la superstructure sera rouge et les fenêtres et portes sectionnelles seront réalisés en anthracite.

Les portes sectionnelles choisies sont parmi les meilleures du marché d'un point de vue isolation. La pose de conduites d'électricité et d'eau dans la cave a commencé en novembre 2020.

Le raccord du réseau en eau potable et incendie au réseau Sidere a été réalisé.

La pose de conduites d'eaux usées entre les terrains loués par Luxport et Bétons Feidt est en cours.

L'autorisation commodo exige à ce que le réseau d'électricité soit remis en état. Les travaux en question ont débuté fin 2020 et devraient être finalisés endéans un an.

Le bâtiment dit « Jomu » sis sur le terrain de la zone portuaire a changé de propriétaire. Un nouveau bail emphytéotique avec la Société du Port a été signé à ce propos.

## **Statistiques**

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2020, trafics terrestres inclus, a atteint 1.056.448 t contre 1.110.669 t en 2019, soit une baisse de 54.221 t ou 4,88 %.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une régression de 6.484 t pour atteindre 356.603 t.

## **Traffic portuaire**

Le courant export a enregistré au total une augmentation de 50.397 t ou 24,04 % et a atteint 260.038 t en 2020 par rapport à 209.641 t en 2019.

Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une baisse des produits sidérurgiques de 60 t ou 0,06 % pour atteindre 105.388 t.

Les divers avec un tonnage de 154.651 unités ont enregistré une augmentation de 50.457 t, à savoir 48,43 % par rapport à 2019.

Les conteneurs avec un tonnage de 154.511 unités ont augmenté de 50.526 t ou de 48,59 %. Le courant import a totalisé 439.807 t et marque ainsi une régression de 98.134 t ou 18,24 %. Les matières premières avec un tonnage de 55.101 unités ont diminué de 13.163 t ou 19,28 %.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2020 une baisse de 58.565 t ou de 16,49 %, pour ainsi atteindre 296.692 t.

Les matériaux de construction ont diminué de 5.198 t ou 16,24 % pour se fixer à 26.814 t.

Les produits agricoles ont enregistré une baisse de 1.716 t ou 4,68 % pour atteindre 34.975 t. Parmi les divers il y a lieu de relever une augmentation des conteneurs vides avec 41,14 %, à savoir 4.571 t pour atteindre un tonnage de 15.684 unités.

Les segments de bétons préfabriqués ont enregistré une baisse de 19.155 t ou 77,38 % pour arriver à 5.599 t.

Les autres produits du divers ont regressé de 4.909 t pour arriver à 4.941 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2020 un tonnage total de 160.489 t par rapport à 173.712 t en 2019.

Le trafic "terrestre port" a regressé en 2020 et ceci de 10.002 t ou 6,15 % pour atteindre 152.544 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port " a augmenté de 3.518 t ou 1,75 % pour se fixer à 204.058 t.

## 7. Transports routiers

### 7.1. Activité journalière

#### 7.1.1. 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.

Tableau récapitulatif: Transport international de marchandises par route

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2020	343	- 4	5.147	- 28	- 0,54 %
2019	347	+ 9	5.175	+ 94	+ 1,85 %
2018	338	0	5.081	+ 193	+ 3,95 %
2017	338	- 9	4.888	- 10	- 0,20 %
2016	347	- 4	4.898	+ 46	+ 0,95 %
2015	351	- 14	4.852	- 72	- 1,46 %
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		5.839		

Tableau récapitulatif: Transport international de voyageurs par route

date (31/12)	nombre d'entreprises	variation en chiffres absolus	copies conformes en circulation	variation en chiffres absolus	variation en %
2020	40	+ 1	606	+ 33	+ 5,45 %
2019	39	0	573	+ 2	+ 0,35 %
2018	39	0	571	- 1	- 0,17 %
2017	39	- 1	572	+ 23	+ 4,19 %
2016	40	- 1	549	+ 17	+ 3,20 %
2015	41	+ 2	532	+ 21	+ 4,11 %
2014	39	+ 1	511	+ 11	+ 2,20 %
2013	38	- 1	500	- 2	- 0,40 %
2012	39	0	502	+ 17	+ 3,51 %
2011	39		485		

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 de la mobilité et 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.

### 7.1.2. Attestations de conducteur

Le règlement (CE) n° 1072/2009 oblige les Etats membres à délivrer des attestations de conducteur pour les conducteurs 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 conducteur.

La procédure de contrôle se présente comme suit:

- dossier à introduire au Département de la mobilité et des transports accompagné des pièces nécessaires;
- contrôle par le Département de la mobilité et des transports des pièces et données relevant de sa compétence; transfert du dossier 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 de la mobilité et des transports.

En 2020, 49 attestations de conducteurs ont été émises pour 38 conducteurs différents. 17 de ces 38 conducteurs ont reçu en 2020 leur première attestation de conducteur au Luxembourg.

Au 31 décembre 2020, 37 attestations de conducteurs valables étaient en circulation.

Tableau récapitulatif: Répartition par nationalité:

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Albanie	1	1	1					1	1
Algérie	1	1	1			1	2	2	1
États-Unis d'Amérique								1	1
Bosnie-Herzégovine	21	28	24	13	10	8	9	8	6
Brésil	1	1	1	2	2	1	3	2	2
Cameroun	1	1	1	1					
Canada						1	1		1
Cap-Vert		1	3	1	2	2	1	3	3
Congo								1	2
Croatie									7
Iraq							1	1	1
Macédoine			1	1					
Maroc	2	1	1	1	2	2	4	2	1
Moldavie			1	1					
Monténégro	4		6	7	8	9	6	6	7
Serbie	4	3	4	1	1	1			3
Serbie-et-Monténégro				1	1	1	3	3	5
Turquie	2	2	2	2	3	2	2	2	2
Ukraine									1
Uruguay							1	1	1
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>45</b>

A noter que les conducteurs de poids lourds originaires de pays tiers qui disposent d'un titre de séjour « résident de longue durée » au sens de la directive 2003/109/CE ne sont pas soumis à l'obligation d'être en possession d'une attestation de conducteur et n'apparaissent dès lors pas dans les statistiques du Département de la mobilité et des transports.

### **7.1.3. Autorisations de 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.

Les transports triangulaires au départ ou à destination d'un Etat communautaire autre que celui d'établissement vers ou en provenance d'un Etat non communautaire ne sont pas réglés par la législation européenne, mais par des régimes bilatéraux.

Ainsi, le Luxembourg échange des autorisations triangulaires avec l'Autriche, la Finlande, la Suède, la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie. Les transports triangulaires à partir ou à destination de l'Italie, de la Grèce, de Chypre, de Malte et de la Norvège sont interdits, tandis que ceux 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 2020, aucune autorisation pour transport triangulaire n'a été demandée par les transporteurs luxembourgeois.

### **7.1.4. Coopération avec l'Administration des douanes et accises en matière de contrôles**

Depuis novembre 2000, l'Administration des douanes et accises assure, outre la grande majorité des contrôles sur route, aussi les contrôles en entreprise en ce qui concerne le domaine des transports routiers.

Ainsi, le Département de la mobilité et des transports demande chaque année à l'Administration des douanes et accises d'effectuer un bon nombre de contrôles en entreprise selon un plan pluriannuel. De plus, toutes les nouvelles entreprises de transports sont systématiquement contrôlées au courant de leur première année d'activité.

La direction des transports routiers décide des suites à donner en fonction du résultat du contrôle.

En vertu du règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes, l'Administration des douanes et accises procède aussi 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 par le ministre.

Au 31 décembre 2020, 10 ateliers de tachygraphes disposaient d'un agrément délivré par le Ministre du développement durable et des infrastructures. Un atelier a vu son agrément

renouvelé au cours de l'année 2020. Plusieurs agréments ont vu des changements mineurs, notamment en raison de changements au niveau du personnel agréé.

## **7.2. *Activité au niveau communautaire***

### **7.2.1. Conseil de l'Union européenne**

Depuis le début de la pandémie, les réunions du groupe de travail « transports terrestres » et « transports intermodaux » se sont tenues par visioconférence. En grande partie, l'accès était limité à un attaché de la représentation permanente, les experts nationaux étant alors exclus.

Le 31 juillet 2020, après presque trois ans de négociations, les premiers règlements et directive du « **paquet mobilité I** » ont été publiés au Journal officiel de l'Union européenne :

- **Règlement (UE) 2020/1054** du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes ;
- **Règlement (UE) 2020/1055** du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route ;
- **Directive (UE) 2020/1057** du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012.

Durant le deuxième semestre, la présidence allemande du Conseil n'a fait évoluer que très peu le dossier sur la révision de la directive 1999/62/CE dite « directive Eurovignette », alors que tout le monde s'attendait qu'elle conclurait ce dossier.

Pour les activités concernant le Brexit et la pandémie, il est renvoyé aux points correspondants.

### **7.2.2. Commission européenne**

Des représentants de la Direction des transports routiers ont participé aux réunions des comités et groupes de travail organisés par la Commission européenne, qui se sont tenues par visioconférence depuis le début de la pandémie COVID-19.

### **7.3. Activité au niveau international**

#### **7.3.1. 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.

En 2020, aucune réunion du groupe de travail sur les transports routiers n'a été tenue en raison de la pandémie COVID-19.

#### **7.3.2. Forum International des Transports**

En raison de la pandémie COVID-19, aucune réunion physique n'a pu être tenue en 2020. Toutes les réunions du Comité de Direction des Transports, du Groupe Transports routiers ainsi que des sous-groupes se sont tenues par visioconférence.

Alors qu'il était d'abord envisagé de reprogrammer le sommet annuel, qui se tient normalement fin mai, pour l'automne, il a vite apparu judicieux de l'annuler. Vu le travail déjà investi par la présidence irlandaise, la durée de cette présidence a été prolongée d'une année et le sommet 2021 se tiendra sur le thème initialement prévu pour 2020 (*Innover dans les transports pour le développement durable*).

#### Contingent multilatéral CEMT

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 2020, 5 autorisations annuelles ont été délivrées.

#### **7.3.3. Comité de Coordination Eurovignette**

L'Eurovignette est un droit d'usage commun qui est perçu depuis le 1<sup>er</sup> 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.

Ce droit d'usage est actuellement encore appliqué par le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède, après la sortie de l'Allemagne et de la Belgique.

La gestion de cet accord est assurée par un Comité de Coordination (CoCom). En 2020, le Danemark avait la présidence du CoCom. En raison de la pandémie, une seule réunion a pu être tenue par visioconférence.

#### **7.3.4. Euro Contrôle Route (ECR)**

Euro Contrôle Route est une coopération internationale entre organes de contrôle qui permet 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.

Le Luxembourg est représenté auprès d'Euro Contrôle Route par le Département de la mobilité et des transports (volet politique) et par l'Administration des douanes et accises (volet opérationnel).

ECR se trouve actuellement dans une phase cruciale de son existence. Si jusqu'à ce jour, ECR base sur un arrangement administratif et bénéficie de la personnalité juridique du Benelux, les travaux sont en cours pour transformer ECR en un Groupement européen de coopération territoriale (GECT), qui devrait voir le jour en 2021.

Le MMTP a coopéré avec le Ministère de l'Energie et de l'Aménagement du territoire en vue de l'adhérence du Luxembourg au nouveau GECT. Un projet de règlement grand-ducal à ce sujet a été déposé en 2020 par le MEAT.

### **7.3.5. Relations bilatérales**

En 2020, le moratoire en matière de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route a été maintenu. Par conséquent, aucune commission mixte ne s'est réunie en 2020. Seuls des contacts par voie écrite ont eu lieu.

L'attribution des autorisations bi- et multilatérales aux entreprises de transports 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.

En 2020, en tout, 5 autorisations pour le Maroc ont été émises.

### **7.3.6. « Brexit »**

Le Royaume-Uni a quitté l'UE au 31 janvier 2020, mais a participé au marché unique et à l'union douanière jusqu'au 31 décembre 2020 (période transitoire).

Alors que longtemps un Brexit sans accord était envisageable, le MMTP a répété en janvier 2020 son appel lancé déjà en automne 2019 afin que les entreprises de transports routiers actives dans les transports vers le Royaume-Uni se manifestent.

En tout, 15 entreprises s'étaient manifestées en vue de se voir attribuer, le cas échéant, des autorisations multilatérales CEMT, seule alternative en cas de Brexit sans accord. Si tout était prêt pour délivrer les autorisations CEMT, un accord de dernière minute entre l'UE et le Royaume-Uni pour une période transitoire a rendu non nécessaire l'émission de celles-ci.

Vers la fin de 2020, à nouveau un non-accord entre le Royaume-Uni et l'UE s'est dessinée à l'horizon. Le MMTP a lancé en septembre un nouvel appel aux entreprises de transports routiers auquel ont répondu cette fois 13 entreprises.

En décembre 2020, la direction des transports routiers a émis 174 autorisations annuelles CEMT à ces entreprises pour l'année 2021.

Le 23 décembre 2020, un nouveau règlement d'urgence a été adopté par l'Union européenne afin d'assurer les connectivités de base entre l'UE et le Royaume-Uni pour la période allant jusque fin juin 2021.

Finalement, c'est le 24 décembre 2020 que l'Union européenne et le Royaume-Uni trouvent un accord définitif, rendant inutile l'utilisation des autorisations CEMT.

#### **7.4. La pandémie COVID-19**

Dès mars 2020, la pandémie COVID-19 a frappé de plein fouet l'Europe, occasionnant des lock-downs dans la plupart des pays européens, certains pays fermant même leurs frontières.

La direction des transports routiers a fait de son mieux afin de passer les informations reçues par divers canaux au Groupement Transports via la Confédération luxembourgeoise du commerce (CLC), ceci tout au long de l'année.

L'importance du transport routier a vite été reconnue pour le ravitaillement de la population. Dès le départ, l'administration a été en contact avec le Groupement pétrolier afin de garantir que les stations de service restent ouvertes, y compris les shops et installations sanitaires, point essentiel pour les conducteurs et donc aussi pour le bon déroulement d'un transport efficace.

Autre point essentiel, le Luxembourg avait décidé de ne pas fermer ses frontières. De plus, lors des premières semaines de la pandémie, l'interdiction de conduire les weekends et jours fériés avait été suspendue.

La Commission européenne a aussi reconnu l'importance du transport routier en adoptant plusieurs recommandations aux Etats membres, dont notamment celle des « voies vertes » (« Green lanes »), recommandant aux Etats membres qui avaient réintroduit des contrôles aux frontières, de prévoir des voies spécifiques pour les poids lourds, afin que ceux-ci puissent passer sans contrôle ou test.

La Commission européenne a aussi coordonné dans une certaine mesure les dérogations aux temps de conduite et périodes de repos que les Etats membres avaient déjà pris d'urgence.

Le règlement (UE) 698/2020 a ensuite coordonné les mesures prises souvent déjà auparavant par les Etats membres concernant des problèmes liés à la délivrance de certains documents (p.ex. CPC des conducteurs professionnels, permis de conduire, certificats de contrôle technique, ...).

Ici, le Luxembourg a choisi de ne pas appliquer la plupart des mesures prévues par le règlement (UE) 698/2020, alors qu'il avait soit déjà adopté des mesures nationales, soit il n'y avait pas de problème pour délivrer les documents concernés.

Le Forum International des Transports, organisme de l'OCDE, a demandé dès le début de la pandémie aux pays participant au contingent multilatéral CEMT de communiquer toutes les mesures prises à leur niveau national, afin de les publier sur son site Internet et de mettre ainsi à disposition des transporteurs, acteurs économiques et autres personnes intéressées une vue globale des mesures prises sur le continent européen dans le domaine des transports.

Au niveau de l'ONU-CEE, le MMTP était très actif dans l'élaboration des accords multilatéraux prévoyant des dérogations en matière de transports de marchandises dangereuses afin de garantir le bon déroulement et la continuité de ces types de transports, qui incluent non seulement l'approvisionnement p.ex. en carburant, mais aussi tous les transports de matériels nécessaires aux hôpitaux ou encore de désinfectants.

## **7.5. Transport de marchandises dangereuses et de denrées périssables**

La cellule « Transport de marchandises dangereuses » du MMTP est responsable pour la gestion administrative quotidienne des transports des marchandises dangereuses par route (ADR), par chemin de fer (RID) et par navigation intérieure (ADN), ainsi que pour le transport des denrées périssables (ATP).

### **7.5.1. Transport de marchandises dangereuses**

- Participation aux réunions des organisations internationales

Durant l'année 2020, la cellule « Transport de marchandises dangereuses » a participé aux réunions suivantes :

#### **Réunions communes pour l'ADR, le RID et l'ADN**

<b>Instance</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Lieu</b>	<b>Fréquence</b>
CE	Comité TMD	Visioconférence	1
UNECE/OTIF	(WP.15/AC.1) Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	Genève et Visioconférence	2
ECOSOC	(AC.10/C.3) Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social	Visioconférence	2

#### **Réunions ADR**

<b>Instance</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Lieu</b>	<b>Fréquence</b>
UNECE	(WP.15) Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	Visioconférence	2

#### **Réunions RID**

<b>Instance</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Lieu</b>	<b>Fréquence</b>
OTIF	Groupe de travail permanent RID	Visioconférence	1
OTIF	Groupe conjoint d'experts de coordination RID/TIS	Visioconférence	1

## Réunions ADN

Instance	Intitulé	Lieu	Fréquence
UNECE	(WP.15/AC.2) Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures	Genève et Visioconférence	2

## Réunions ECR

Instance	Intitulé	Lieu	Fréquence
ECR	Réunion SWG Harmonie	Visioconférence	5

Toutes les réunions énumérées ci-dessus organisées par l'ONU ou l'OTIF, sont précédées par des réunions préparatoires organisées par la Commission européenne.

- Gestion de crise COVID-19 pour l'ADR, le RID et l'ADN

Compte tenu du confinement total qui a débuté mi-mars 2020 dû au coronavirus (COVID-19) la cellule « Transport de marchandises dangereuses », dans une optique de ne pas interrompre le transport de marchandises dangereuses, a lancé les accords multilatéraux M324 le 18 mars 2020 et M325 le 19 mars 2020 en collaboration avec certaines parties contractantes à l'ADR. L'accord multilatéral M324 visait à compenser l'annulation des sessions de formation de mise à niveau pour les conducteurs ADR et les conseillers à la sécurité des marchandises dangereuses dans les différents pays connaissant le même scénario. L'accord multilatéral M325 permettait des retards dans les inspections périodiques ou intermédiaires des citernes et pour prolonger la validité des certificats d'agrément des véhicules.

Suite à ce, la collaboration entre les parties contractantes a continué et l'Allemagne a lancé l'accord multilatéral M327 pour permettre des retards dans les contrôles périodiques ou intermédiaires des citernes mobiles et des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) suivi par la France qui a lancé l'accord multilatéral M326 pour permettre des retards dans les contrôles et les épreuves périodiques des récipients à pression pour le transport des gaz de la classe 2.

Des accords similaires ont été élaborés et signés pour la navigation intérieur (ADN) et pour le chemin de fer (RID).

A la fin d'année 2020 des discussions pour prolonger les accords multilatéraux jusqu'à la fin de 2021 ont été soulevées entre les parties contractantes signataires de ceux-ci.

- Contrôles routiers

Plusieurs contrôles routiers de transports de marchandises dangereuses ont été effectués en collaboration avec l'Administration des douanes et accises sur les autoroutes nationales.

Dans le cadre des activités d'Euro Contrôle Route (ECR), la cellule « Transport de marchandises dangereuses » a organisé en collaboration avec l'Administration des douanes

et accises, le 1<sup>er</sup> SEA (Simultaneous Enforcement ADR) au Luxembourg. Ce type de contrôle a été initié durant les discussions du SWG Harmonie d'ECR, pour répondre aux contraintes de la pandémie COVID-19 et de permettre ainsi des contrôles transfrontaliers. Au lieu que les contrôles se déroulent en un seul lieu avec des agents issus des différents pays, les contrôles ont eu lieu dans différents pays durant la même semaine.

Les contrôles se sont déroulés au cours de la semaine 38 (14 - 20 septembre 2020) dans 10 pays (Allemagne, Belgique, Croatie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Roumanie).

Le bilan du contrôle au Luxembourg est le suivant :

- 27 véhicules contrôlés,
- 13 véhicules en infractions,
- 2 véhicules immobilisés.

Infractions constatées selon l'ADR :

- 4 véhicules présentant un défaut de marquage ou de plaque-étiquette,
- 6 véhicules présentant un défaut de documentation,
- 1 véhicule présentant un défaut de non-conformité du véhicule ou de l'emballage,
- 5 véhicules présentant un défaut de consignes écrites ou équipement de sécurité.

- Publication des amendements 2021 de l'ADR, du RID et de l'ADN

Les amendements adoptés en 2018, 2019 et 2020 de l'ADR, le RID et l'ADN et entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021, ont été publiés en collaboration avec le Ministère des Affaires étrangères, par trois arrêtés grand-ducaux de publication qui par ailleurs transposent aussi en droit national la directive déléguée (UE) 2020/1833 de la Commission du 3 octobre 2020 modifiant les annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

- Collaboration avec les organismes de contrôles techniques

Lors d'une réunion regroupant les représentants des différents organismes de contrôle technique, la cellule « Transport de marchandises dangereuses » a présenté une ébauche d'un nouveau catalogue des points techniques à vérifier pour les véhicules de la catégorie EX/II, EX/III, FL et AT de l'ADR. La cellule « Transport de marchandises dangereuses » compte finaliser l'ébauche du catalogue courant 2021 en y intégrant les observations des différents organismes de contrôle.

- Collaboration avec la House of Training

Conformément à la collaboration entre le MMTP et la House of Training (Chambre de commerce), cette dernière organise les formations pour les conducteurs ADR et les conseillers à la sécurité.

En raison de la pandémie COVID-19, il y a eu en 2020 moins de sessions et moins de candidats admis à participer par session que les années précédentes.

Les commissions d'examen mises en place par le MMTP ont arrêté les résultats suivants en 2020 :

- Commission Conducteurs ADR :
  - o 84 candidats réussis sur 96 (formation initiale),
  - o 149 candidats réussis sur 168 (recyclage).
- Commission Conseillers à la sécurité :
  - o 8 candidats réussis sur 12 (formation initiale),
  - o 8 candidats réussis sur 8 (en recyclage).
- Collaboration avec la SNCA

TÜV et Bureau Veritas se sont vu décernés en 2020 des agréments ministériels pour établir les rapports d'expertise exigés par la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) en vue de la délivrance des certificats d'agrément ADR.

- Externalisation de la délivrance des certificats d'agrément et des certificats d'agrément provisoire de l'ADN

La cellule « Transport de marchandises dangereuses » a rédigé une ébauche de procédure administrative, en vue d'appliquer la sous-section 1.16.2.3 de l'ADN, qui autorise le MMTP à déléguer le pouvoir de délivrer les certificats d'agrément et les certificats d'agrément provisoire à un organisme de visite selon la section 1.16.4 de l'ADN. Cette procédure sera finalisée courant 2021.

- Révision de la législation actuelle sur le transport de marchandises dangereuses

La cellule « Transport de marchandises dangereuses » a entamé les travaux préparatoires pour une nouvelle législation nationale sur les transports de marchandises dangereuses, en dressant un inventaire de toute la législation actuelle, répertoriant les passages à modifier et préparant une première ébauche des nouveaux textes.

## 7.5.2. Transport de denrées périssables

- Participation aux réunions des organisations internationales

Durant l'année 2020, la cellule « Transport de marchandises dangereuses » a participé à la réunion suivante :

### Réunion ATP

Instance	Intitulé	Lieu	Fréquence
UNECE	(WP.11) Groupe de travail des transports de denrées périssables	Visioconférence	1

- Publication des amendements 2020 du règlement ATP 2020

Les amendements adoptés en 2018 et 2019 de l'ATP entrant en vigueur le 6 juillet 2020 ont été publiés en collaboration avec le Ministère des Affaires étrangères, par l'arrêté grand-ducal du 6 juillet 2020 portant publication de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), fait à Genève, le 1<sup>er</sup> septembre 1970 et approuvé par la loi du 22 décembre 1977, et des annexes 1, 2 et 3, y compris les amendements en vigueur au 6 juillet 2020.

- Collaboration avec la SNCA

La cellule « Transport de marchandises dangereuses » a élaboré ensemble avec la SNCA un nouveau formulaire de renseignements pour l'obtention d'un certificat ATP. Ce formulaire vise à uniformiser les données demandées aux usagers pour obtenir le certificat ATP.

Dans le même cadre, une nouvelle version du certificat ATP bilingue français-anglais a été élaborée par la cellule « Transport de marchandises dangereuses », qui intègre la dernière version prescrite par l'édition ATP 2020.

## **8. Strategie et Planification**

### **8.1. Plan national de mobilité**

Le plan national de mobilité pour l'horizon 2035 est en cours de réalisation. A cette fin, des études préliminaires ont été lancées en 2020. Il s'agit principalement d'une étude d'analyse de la demande et de définition des besoins en mobilité futurs (étude « top-down ») et d'une étude de collecte et d'évaluation des idées et planifications existantes (étude « bottom-up »). Depuis le 4<sup>e</sup> trimestre 2020, la mise en cohérence des deux études et l'élaboration d'une première version du plan national de mobilité est en cours. La publication du Plan National de Mobilité 2035 est prévue pour la fin 2021.

### **8.2. Observatoire de la mobilité**

En 2020, les spécifications fonctionnelles et techniques de l'Observatoire de la mobilité ont été définies par le LISER dans une étude de faisabilité. Cette étude a identifié un fort potentiel d'utilisation des données numériques qui sont produites de toute façon lors de l'opération des différents systèmes de transport existants (RGTR, Luxtram, CFL, Ponts et Chaussées etc.). Suite à l'étude de faisabilité, deux projets de création d'infrastructures digitales ont été lancés :

- Un entrepôt centralisant les données recueillies par les différents systèmes de transport, structuré de façon à pouvoir servir d'aide à la décision en matière de politique de la mobilité et permettant des synergies dans la collecte de données entre les différents acteurs.
- Un dispositif d'analyse de données anonymisées de téléphonie mobile permettant de mesurer les flux significatifs de personnes et donc de localiser et de quantifier la demande en mobilité – et l'évolution de celle-ci – entre les différentes régions.

Ces infrastructures constitueront la base de l'Observatoire, qui vise à être opérationnel à partir de 2022.

### **8.3. Stratégie nationale de stationnement et parking-relais (P&R)**

#### Stratégie nationale de stationnement

2020 a été consacré à la deuxième étude de la stratégie nationale de stationnement. Cette étude consiste principalement à dresser une vue d'ensemble au niveau national des emplacements de stationnement publics et privés. S'y ajoute une cinquantaine d'interviews qui ont été effectués avec différents acteurs publics et privés qui se voient confrontés quotidiennement à la thématique du stationnement. Ces interviews ont pu identifier les problèmes qui se posent aux acteurs au niveau de la planification, des autorisations, de la réservation ou encore de l'utilisation des emplacements de stationnement. Un autre volet de la deuxième étude, également effectué en 2020, consiste à évaluer la réglementation luxembourgeoise nationale et communale en matière de stationnement et de la comparer à des exemples étrangers. La deuxième étude sera clôturée lors du premier trimestre 2021. Elle

sera suivie par la troisième et dernière étude, qui formulera la stratégie nationale proprement dite.

#### Parking-relais (P&R)

En 2020, les CFL ont entamé le chantier du P&R de Rodange. L'Administration des Ponts et Chaussées a entamé le chantier du P&R de Schwebach.

En 2020, le MMTP, les CFL et le Verkéiersverbond ont retenu que les CFL conçoivent une application mobile P&R et un portail de gestion pour les entreprises qui y louent des emplacements pour leurs employé(e)s. Cette application permettra notamment l'utilisation gratuite (ou à tarif avantageux) des P&R par ceux qui y déposent leur voiture pour quitter, à pied ou avec un autre mode de transport, une zone géographique prédéfinie.

#### **P&R à l'étranger desservis par les transports en commun luxembourgeois**

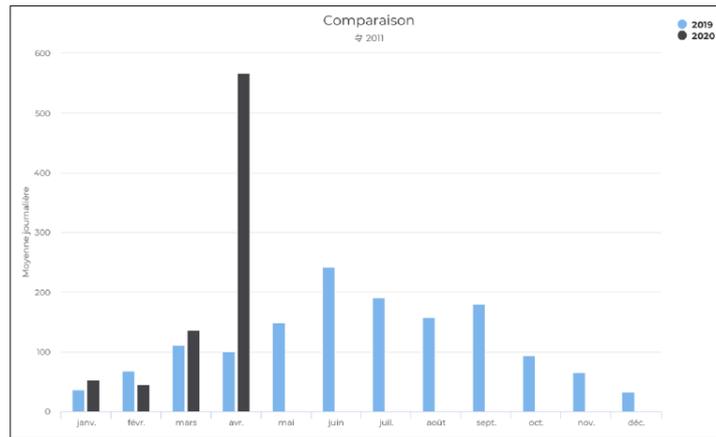
Du côté belge, le MMTP a rappelé auprès des autorités l'importance du P&R de Stockem. Le projet est étudié par la SNCB.

Du côté français, le parking de Roussy-le-Village avec une capacité de 250 emplacements a été inauguré le 11 décembre 2020. Parallèlement, des réunions de coordination avec les autorités françaises ont permis d'avancer sur le dossier du nouveau P&R de Metzange qui remplacera le P&R actuel près du Kinopolis de Thionville. La mise en service en est prévue en février 2021.

#### **8.4. Promotion du vélo comme mode de transport**

Au printemps 2020, le premier confinement dû à la crise sanitaire du Covid-19 a donné lieu, dans toutes les régions du pays, à un véritable engouement populaire pour le vélo, à tel point que les magasins de vélo furent rapidement en rupture de stock. Si une progression constante de l'utilisation du vélo comme mode de transport était déjà documentée par les compteurs de vélo au courant des années précédentes, cette progression fut spectaculaire (de l'ordre de 300%) dès avril 2020. L'engouement ayant perduré, l'on peut considérer l'année 2020 comme l'année de la renaissance du vélo auprès du grand public. La promotion du vélo comme mode de transport, déjà poussée par le MMTP depuis plusieurs années, est désormais demandée par un nombre croissant de communes.

## Strassen-Merl: Poste 211: 2 jours sur 7 (Sa. et Di., week-ends)



Les projets suivants ont été réalisés en 2020 :

- « Vëlosummer 2020 » : En étroite collaboration avec le Ministère de l'Économie – Direction du Tourisme et les communes concernées, six circuits touristiques ont été proposés aux cyclistes en août 2020. Certains maillons manquants du réseau cyclable ont été sécurisés par une réglementation temporaire « Vëlosummer » (tronçon de route étatique réservé aux cyclistes, aux riverains et fournisseurs du tronçon et le cas échéant aux bus de ligne). L'offre a été étalée dans le temps et sur le territoire national afin d'éviter, dans le contexte de la crise sanitaire de 2020, des situations de fête populaire. Avec plus de 40.000 cyclistes participants, le « Vëlosummer 2020 » fut un tel succès populaire que la planification d'une édition « Velosummer 2021 » fut lancée dans la foulée.





- Une étude visant à améliorer l'accessibilité à vélo et le jalonnement vers les gares et haltes ferroviaires.
- La collaboration l'Administration des bâtiments publics pour garantir une bonne prise en compte de piétons et cyclistes dans les projets de bâtiments publics.

### **8.5. Approche multimodale pour les projets routiers**

Comme stipulé par l'Accord de coalition 2018-2023, les projets routiers ont désormais besoin d'une vue multimodale pour mettre en œuvre le changement de paradigme du Modu 2.0. Celui-ci consiste en effet à mettre l'accent sur le déplacement d'un maximum de personnes plutôt que sur le déplacement d'un maximum de véhicules, approche plus économe et plus rapide à mettre en œuvre dans l'intérêt des résidents et des frontaliers.

La Direction de la planification de la mobilité a collaboré avec l'Administration des ponts et chaussées (notamment par des avis écrits concernant une cinquantaine de projets routiers) ainsi qu'avec les CFL sur la prise en compte des besoins des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun, dans les projets d'infrastructures de transport. Elle a par ailleurs animé ou participé à plusieurs groupes de travail, parmi lesquels notamment le groupe de travail « Planification des réseaux de transports en commun et des pôles d'échange ».

Durant l'année 2020, ce groupe de travail a traité les pôles d'échange (PE) et sujets suivants :

- a. PE Howald, places d'attente sur le P&R Sud dans le cadre de la mise en service progressive du nouveau réseau RGTR,
- b. PE Höhenhof, places d'attente et dimensionnement du PE,
- c. Gare bus définitive sur Rocade de Bonnevoie,
- d. PE Faïencerie,
- e. Chantier Gare Ettelbruck,
- f. PE Moutfort,
- g. Dispositifs techniques pour la tarification sur les P+R de l'Administration des ponts et chaussées,
- h. PE Bonnevoie,
- i. Places d'attente pour les bus RGTR ayant leur terminus à la Rocade de Bonnevoie,
- j. PE Cloche d'Or, bornes de recharge et places d'attente pour bus régionaux

En 2020, l'actualisation du plan directeur « Midfield » a été finalisée. C'est ainsi que les parcelles autour du futur pôle d'échange de Howald ont pu être clarifiées d'un point de vue urbanistique. A cause de la pandémie Covid-19, une validation politique du plan directeur « Midfield » par la Ville de Luxembourg et la commune de Hesperange a dû être reportée en 2021.



## 8.6. Tram

### Luxtram S.A.

Voir le rapport annuel 2020 de Luxtram S.A.

### Etudes sur les extensions du réseau tram

En 2020, deux études de faisabilité majeures ont été achevées, à savoir :

- Le « tram rapide » entre la Cloche d'Or et le Quartier de l'Alzette à Esch/Alzette ;

- L'extension du réseau tram sur le plateau de Kirchberg (Boulevard Konrad Adenauer, Laangfur et Boulevard Pierre Frieden).



Le MMTP a confié l'approfondissement des études des extensions sur la Route d'Arlon, à Hollerich ainsi que sur les deux tronçons ci-dessus à la société LuxTram S.A. et à l'Administration des ponts et chaussées. Vu leur importance stratégique pour la mobilité, la Direction de la planification de la mobilité continuera à être associée étroitement à l'élaboration des extensions.



Les points sensibles du futur réseau ont pu être identifiés et l'étude des solutions envisageables a été entamée en 2020. Il s'agit du Boulevard Royal, du futur pôle d'échange Hollerich, du futur pôle d'échange CHL ou encore la Cloche d'Or et de l'insertion du tram rapide dans le réseau urbain.



### **8.7. RGTR**

La Direction de la planification de la mobilité (DPM) en collaboration avec la Direction des Transports Publics (DTP) a finalisé les quatre études régionales commencées en 2019 pour affiner le réseau régional et pour élaborer les horaires détaillés. Le réseau RGTR final fut présenté lors de onze « roadshows » du Ministre entre le 6 février et le 30 mars 2020 dans différentes localités du pays. En raison des restrictions Covid-19, les quatre derniers rendez-vous furent reportés aux mois de novembre et décembre 2020 et se sont déroulés sous forme digitale.

La DTP a commencé à mettre en œuvre le nouveau réseau. Les premières lignes furent adaptées en mai 2020. Pour anticiper des problèmes avec la transition et pour rendre plus cohérente la communication des différents services avec les communes et les clients RGTR concernés par les adaptations, un groupe de travail « Réseau Bus » fut créé entre la DPM et la DTP. En plus de la mise en place du nouveau réseau RGTR, les adaptations concernant le réseau bus (infrastructure, desserte, fréquence, horaires, transport scolaire) y sont analysées et si possible mises en œuvre ou reliées au niveau politique, voire à d'autres services compétents. Ainsi l'existence du GT se montre utile bien au-delà de la mise en place du nouveau réseau.

Les nouveaux horaires définis et les premières lignes déjà adaptées, le marché pour opérer le nouveau réseau début en 2022 fut lancé en septembre 2020. Il contient le réseau intégral qui est subdivisé en 32 lots. Ces lots regroupent, pour une exploitation sur une durée de 5 à 8 ans, des lignes avec une certaine proximité géographique ou fonctionnelle. En décembre 2020, l'ouverture du marché a révélé 95 offres pour les différents lots. L'analyse des offres est prévue pour 2021.

## **8.8. Mobilité transfrontalière**

### BHNS transfrontalier

Le projet du « BHNS Transfrontalier » fut lancé en réponse aux premiers résultats du Plan national de mobilité et au concept multimodal du « tram rapide » et de son corridor multimodal reliant Esch/Alzette à Luxembourg-Ville d'ici 2028.

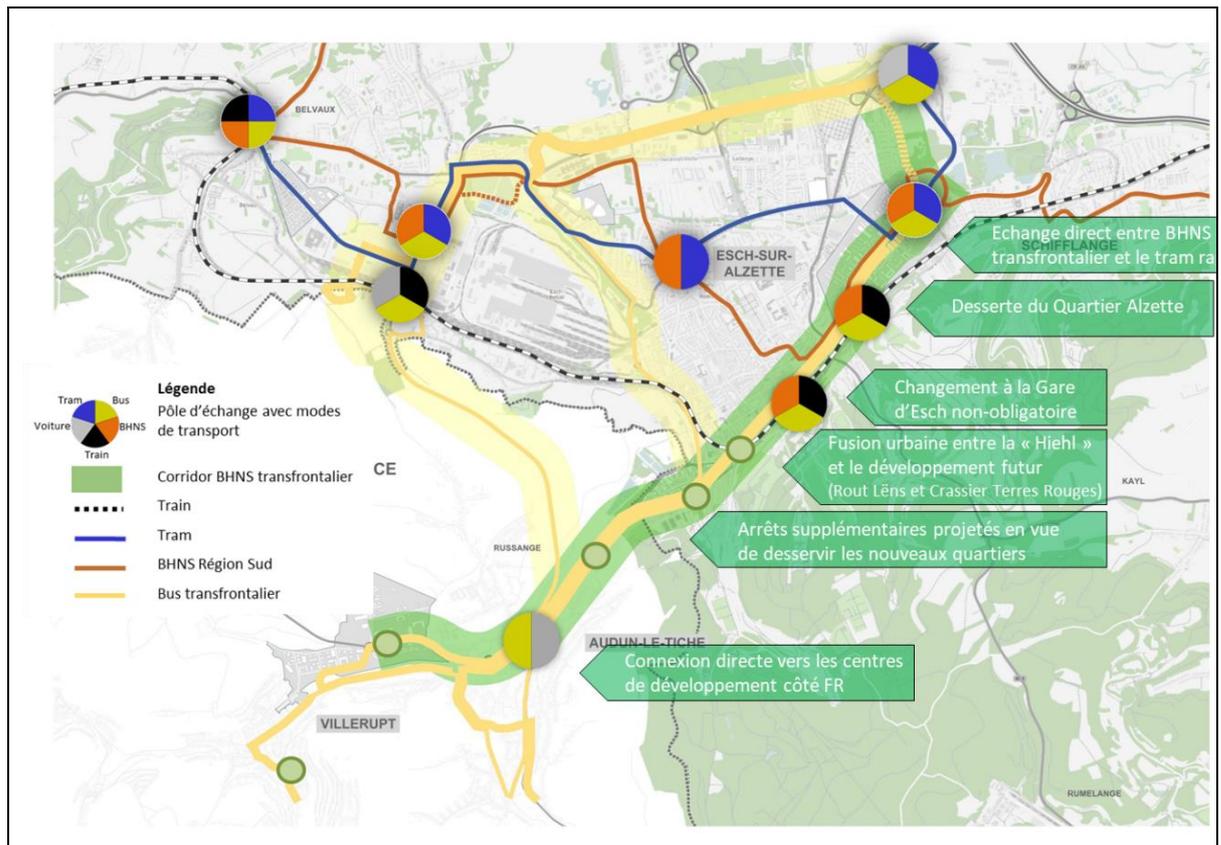
En 2020, la Direction de la planification de la mobilité, en collaboration avec la Ville d'Esch/Alzette, a lancé une étude pour analyser la liaison transfrontalière entre Audun-le-Tiche et Esch/Alzette, avec les objectifs suivants :

- Amélioration de l'offre transfrontalière en transports en commun en garantissant un minimum de transbordements pour les principaux flux ;
- Nette augmentation de l'attractivité de l'offre cyclable transfrontalière entre Audun-le-Tiche et Esch/Alzette.

En vue de la création d'une agglomération transfrontalière, le résultat de l'étude a conclu au remplacement de la navette ferroviaire entre Audun-le-Tiche et Esch/Alzette par un corridor de priorisations pour bus (corridor BHNS transfrontalier) permettant de garantir un haut niveau de service entre le futur pôle d'échange « A4 » d'une part, et au moins l'actuelle gare ferroviaire d'Audun-le-Tiche d'autre part. Cette nouvelle offre réduit de façon substantielle le nombre de transbordements nécessaires et améliore d'autant l'attractivité des transports en commun transfrontaliers.

Pour ce projet, le côté luxembourgeois a recherché une étroite collaboration avec les autorités françaises. En novembre 2020, une réunion d'information a eu lieu afin d'informer l'ensemble des acteurs politiques concernés (sous-préfecture, région, départements, intercommunalité et communes) de la solution proposée du côté luxembourgeois de la frontière. Pour la suite du projet, une coopération bilatérale avec l'EPA (Etablissement Public d'Aménagement) Alzette/Belval est visée pour un approfondissement des études notamment du côté français.

Le plan ci-après résume les avantages du concept du « corridor transfrontalier »:



## Mobilité transfrontalière entre le Luxembourg et le Grand-Est

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 MMTP et des CFL, se charge de l'amélioration de la relation transfrontalière entre Luxembourg et Thionville/Metz, en matière de capacité, de qualité et de sécurité.

Plusieurs réunions ont eu lieu en 2020 afin de faire le suivi du protocole d'accord franco-luxembourgeois signé en mars 2018 à Paris et des projets qui y ont été retenus. Le groupe de travail fait également régulièrement le point sur la qualité de l'offre en place, au vu des changements et d'évènements mineurs et majeurs qui peuvent être constatés chaque année sur le réseau ferré.

### Mise en œuvre du protocole d'accord signé à Paris entre le Luxembourg et la France le 20 mars 2018

Un protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers a été signé en date du 20 mars 2018 entre Elisabeth Borne, Ministre auprès du Ministère d'État, Ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports, et François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

À l'horizon de réalisation 2022-2024, il est projeté de faire circuler des trains allongés (UM3), offrant ainsi une capacité totale d'environ 1.000 places assises par rame, par rapport à une offre de 333 (UM1) respectivement 666 (UM2) places offertes actuellement.

Sur son territoire national, le Luxembourg réalise les travaux qui portent sur la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan de voies en Gare Centrale de Luxembourg.

En France, les aménagements suivants sont prévus :

- Allongement des quais dans les principales gares françaises le nécessitant ;
- Renforcement de l'alimentation électrique de la ligne en France de façon à pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en UM3 ;
- Aménagement de deux parkings relais à proximité des gares de Thionville et Longwy, de capacités respectives d'environ 700 et 660 places.

Dans le cadre de l'accord de Paris, les études concernant les allongements des quais et le renforcement de l'alimentation électrique ont été lancées.

En ce qui concerne les projets de P&R à proximité des gares de Thionville et de Longwy, des entrevues ont eu lieu avec les porteurs de projet afin de préciser les projets et les conditions de financement dans le cadre de l'accord de Paris.

#### Projet MMUST : Modèle MULTimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers

Le projet MMUST a mené à bien de nombreuses actions en 2020 qui permettent de construire progressivement le modèle de trafic transfrontalier. La collecte et l'harmonisation des enquêtes de mobilité est désormais achevée et permet d'avoir une base de données commune et à un niveau d'information identique de part et d'autre des frontières. MMUST a également débuté, d'une part, la construction du scénario de référence 2017 et, d'autre part, la définition de la première ébauche des scénarios d'aménagement aux horizons 2030 et 2040. Par ailleurs, les travaux de codages se sont poursuivis. L'analyse des résultats de l'Enquête de Préférences Déclarées a également débuté.

L'ensemble des actions menées est présenté à travers les lettres d'informations disponibles sur le site internet du projet <https://www.mmust.eu>

## **8.9. Cellule Modèle de Transport**

En 2020, la CMT a principalement travaillé sur les dossiers suivants :

- Intégration de nouveaux outils dans le modèle de la CMT et actualisation du modèle de transport sur base de l'enquête-ménages Luxmobil ;
- Analyse de l'évolution du trafic dans la région Nordstad pour l'administration des Ponts et Chaussées ;
- Étude de trafic N1 / Airport City – Héienhaff en vue de l'aménagement de voies bus avec prise en compte des nouveaux projets ;
- Élaboration de données de trafic dans le cadre d'études dans le domaine de l'environnement ;
- Modélisation du trafic national 2019 pour l'Administration des ponts et chaussées ;
- Diverses demandes de simulation.

## **9. Administration des enquêtes techniques (AET)**

### **9.1. Contexte général**

La pandémie de Covid-19 a eu un impact sur le fonctionnement de l'AET en 2020. Pour la première fois, le travail à domicile a été mis en pratique, notamment pendant les phases de confinement, et ce pour une durée totale de plusieurs mois. De manière générale, les réunions en présentiel ont été limitées au strict minimum, tout en favorisant les vidéoconférences.

Le nombre des événements notifiés à l'AET dans les domaines de l'aviation civile, de la circulation routière ainsi que des chemins de fer a été similaire à celui des années précédentes. Cependant dans le domaine du transport maritime, on a pu constater une diminution significative des événements notifiés, ce qui est à mettre en lien avec le fait que l'activité maritime a considérablement diminué courant 2020 dû aux mesures sanitaires prises dans le contexte de la lutte contre la Covid-19.

Le 13 décembre 2020, le réseau des tramways s'est vu agrandir avec la mise en service de quatre nouvelles stations reliant ainsi la Gare de Luxembourg au plateau du Kirchberg.

Depuis le 1er janvier 2018 les accidents mortels de la circulation de véhicules sur les voies publiques sont notifiés en temps utile à l'AET par le centre d'intervention national de la Police grand-ducale. Un rapport de synthèse pour l'année 2019 a été publié en juillet 2020.

Dans les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et des chemins de fer, des enquêtes sont toujours en cours, mais aucune nouvelle enquête n'a été ouverte par l'AET en 2020. Deux rapports finaux ont été publiés, un dans le domaine des transports maritimes et un autre dans le domaine des chemins de fer.

Une partie des activités est consacrée aux bonnes relations et à la coopération avec d'autres acteurs des secteurs d'activités de l'AET, tant au niveau national qu'international.

### **9.2. Contexte fonctionnel**

En 2020, un agent administratif a fait valoir ses droits à la retraite. La procédure de remplacement a été lancée en cours d'année et le remplacement est prévu pour début 2021. L'effectif de l'administration était dès lors réduit à 3 enquêteurs et un directeur. Il importe cependant de préciser qu'en cas de besoin dans le cadre d'une enquête de sécurité, la loi modifiée du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des enquêtes techniques prévoit la possibilité de recourir à une expertise externe à l'administration.

### **9.3. 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 domaines d'attribution de l'administration.

En 2020, le personnel de l'administration a suivi, en tout, 12 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, EMSA) dans les modes de transport concernés dans le but d'encourager la coopération entre les entités d'enquêtes de sécurité.

#### **9.4. *Coopération au niveau national, européen et international***

Compte tenu des multiples 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 événements 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.

##### **9.4.1. *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 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.

Des informations complémentaires sur le fonctionnement du réseau ENCASIA et ses membres peuvent être consultées sur le site internet:

[https://ec.europa.eu/transport/modes/air/encasia\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/encasia_en)

Le réseau ENCASIA a organisé deux réunions plénières en 2020 : une à Bruxelles en présentiel en février et une en novembre par vidéoconférence.

Finalement, il importe de préciser que l'AET a contribué tout au long de l'année aux activités des groupes de travail « WG 3 - ENCASIA Mutual Support System » et « WG 4 - Planning and Resources ». Contrairement aux années précédentes, ces activités se sont principalement faites par le biais de vidéoconférences.

L'AET est, depuis 2009, membre de l'association internationale des enquêteurs de sécurité aérienne appelée ISASI (International Society of Air Safety Investigators). Cette association a pour mission principale de promouvoir la sécurité aérienne par le biais d'échanges

d'informations et par un renforcement de la coopération entre les divers acteurs du secteur aérien. L'association ISASI, tout comme sa branche européenne appelée ESASI (European Society of Air Safety Investigators), organisent régulièrement des séminaires portés sur le domaine des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. En 2020, le séminaire ESASI prévu à Budapest (Hongrie) a été reporté d'une année à cause des restrictions liées aux mesures sanitaires dans le contexte de la lutte contre la Covid-19.

#### **9.4.2. Coopération dans le secteur des transports maritimes**

Conformément aux exigences européennes en ce qui concerne le cadre permanent de coopération (PCF), une réunion plénière organisée par l'EMSA (Agence européenne pour la sécurité maritime) à Lisbonne (Portugal) s'est tenue par vidéoconférence du 2 au 4 décembre 2020. Cette réunion a notamment permis aux différents groupes de travail d'informer les pays membres du PCF sur les travaux réalisés. Un autre sujet portait sur les grandes enquêtes en cours dans l'Union Européenne et les pays EFTA.

La 16ème conférence de l'EMAIF (European Maritime Accident Investigators' International Forum) prévue à Copenhague (Danemark) a été reportée d'une année à cause des restrictions liées aux mesures sanitaires dans le contexte de la Covid-19.

Le 5 novembre 2020 une réunion par vidéoconférence a été organisée par le MAIF (Maritime Accident Investigators' International Forum). Cet évènement a donné l'occasion aux services d'enquêtes maritimes de toutes les régions du monde de se concerter sur les futures démarches à mettre en place par le MAIF dans les années à venir.

#### **9.4.3. Coopération dans le secteur des chemins de fer**

L'agence européenne ferroviaire (ERA) a organisé en 2020 trois réunions par vidéoconférence du réseau des entités nationales d'enquêtes « NIB Network ». Ces réunions sont l'occasion de définir les modalités de coopération entre les entités d'enquête, d'analyser des accidents ferroviaires, d'échanger des informations respectivement des expériences et de garder le contact entre homologues européens.

Le groupe de travail, composé des entités d'enquête d'Europe centrale comprenant l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, la Roumanie, la Croatie, la Belgique, l'Estonie, la Suisse, le Luxembourg et des représentants de l'ERA, se réunit en règle générale deux fois par an. Cependant en raison de la crise sanitaire, aucune réunion n'a pu être organisée en 2020.

#### **9.4.4. Coopération entre l'AET et l'autorité judiciaire**

Dans la mesure où des infractions sont susceptibles d'avoir été commises en relation avec des événements liés à la sécurité, l'enquête de sécurité risque de concourir avec une enquête judiciaire. Certes, la finalité de l'enquête judiciaire est différente de celle de l'enquête de sécurité, en ce qu'elle conduit à dégager d'éventuelles responsabilités pénales, alors que le

seul but de l'enquête de sécurité est l'amélioration de la sécurité. Pourtant, les deux missions se recoupent partiellement et les deux instances peuvent se trouver en concurrence par rapport aux mêmes faits à enquêter.

Dans ce contexte, un protocole d'accord a été signé en 2016 entre l'AET et l'autorité judiciaire représentée par les différents parquets et les cabinets d'instruction. Il a pour but de consolider la coopération, tout en tenant compte des missions spécifiques de chacun des partis concernés. Il a été adapté en 2017 afin de tenir compte des nouvelles missions de l'AET en relation avec les accidents liés à la circulation de véhicules sur les voies publiques.

Ce protocole définit, entre autres, les modalités de coopération dans les domaines suivants:

- a) l'accès au site de l'accident;
- b) la conservation des preuves et l'accès à celles-ci;
- c) les rapports initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération;
- d) l'échange d'informations;
- e) l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité;
- f) la résolution des conflits.

L'AET et l'autorité judiciaire, représentée par les parquets et les cabinets d'instruction des arrondissements judiciaires de Luxembourg et de Diekirch, se sont réunis courant 2020 pour s'échanger sur les différents points du protocole d'accord et sur les modalités pratiques qui en découlent.

## **9.5. Evènements liés à la sécurité dans le domaine de l'aviation civile en 2019**

### **9.5.1. Enquêtes finalisées**

- Evènements où l'AET est l'autorité responsable de l'enquête

Plusieurs enquêtes en cours sont sur le point d'être finalisées. Cependant, de nouveaux évènements dans les domaines d'attribution de l'AET ont empêchés la publication de rapports finaux dans le domaine de l'aviation civile en 2020.

- Evènements où l'AET est associée à l'enquête de sécurité

Aucun.

### **9.5.2. Enquêtes en cours**

- Evènements où l'AET est l'autorité responsable de l'enquête
- *Toucher de queue de l'aéronef de type Bombardier DHC-8-402 à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) le 20 janvier 2011 à 8h57 UTC*

Le 20 janvier 2011, à 08h57 UTC, l'avion de type 'Dash 8 - Q400' effectuant le vol retour Francfort-Luxembourg, a fait un toucher de queue à l'atterrissage sur la piste 24 de l'aéroport de Luxembourg. Un membre de l'équipage de cabine est légèrement blessé.

Au vu des dégâts importants à la structure arrière de l'aéronef, l'évènement a été classifié comme accident conformément aux dispositions internationales en vigueur. L'enquête de sécurité ouverte peu après l'évènement est en cours de finalisation.

- *Dégâts structuraux occasionnés à l'aéronef de type Cessna Model 510 Citation Mustang 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 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 FLO70, le message d'alerte indiquant l'activation de la pompe de secours du circuit d'alimentation de carburant gauche s'est allumé. A 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. L'enquête s'achèvera par la publication d'un rapport final.

- *Sortie latérale de piste de l'aéronef de type Cessna C172 lors de l'atterrissage sur la piste 24 à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) le 24 février 2014 à 14h51 UTC*

L'après-midi du 24 février 2014, vers 13h58 UTC, l'avion de type Cessna C172 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 lors de l'atterrissage sur la piste 24 à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) le 29 mai 2014 à 08h30 UTC*

Le matin du 29 mai 2014, l'avion de type Piper PA28-161 Cadet 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.

- *Incident grave de l'aéronef de type Boeing B747-8R7F 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 des 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. La direction de l'enquête de sécurité a été déléguée à l'AET début 2015, en coopération avec, entre autres, l'autorité gabonaise et le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) français.

- *Panne électrique et atterrissage d'urgence à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) de l'aéronef de type Piper PA-24-250, immatriculé PH-EDH, le 29 août 2017 à 19h25 UTC*

Le 29 août 2017, à 17h30 UTC, l'avion de type Piper PA-24-250 a décollé de l'aéroport de Luxembourg pour un vol local d'une durée d'environ 1h30. Vers 18h40, il s'est approché du point de compte rendu VFR « MERSA » et a tenté de contacter la tour de contrôle pour recevoir l'autorisation d'entrer dans la CTR. A ce moment, le pilote s'est aperçu que la radio ne fonctionnait plus et qu'il n'y avait plus d'électricité à bord. Par la suite, il a essayé de localiser la source d'une éventuelle panne, mais sans succès. Il a continué son vol jusqu'à se poser vers 19h25, avec le train d'atterrissage rentré, sur le gazon du côté gauche de la piste 06 à l'aéroport de Luxembourg.

Le soleil s'étant couché à 18h23 ce jour-là, il a fait nuit lors de l'atterrissage presque une heure plus tard. N'ayant pas eu de contact visuel ou autre, les services de contrôle aérien n'étaient pas au courant de la présence de l'aéronef au sol, à côté de la piste. Le pilote n'a pas été blessé lors de l'atterrissage train rentré sur le gazon, mais l'avion a été endommagé.

Après l'accident, le pilote a quitté l'avion et s'est rendu à pied au poste de contrôle le plus proche, où il a relaté l'évènement qui venait de se passer. A 19h38, la police a informé la tour de contrôle de la présence d'un avion ayant subi un atterrissage d'urgence sur le gazon à côté de la piste. Le service de secours a été envoyé sur place et la piste a été fermée.

Une enquête de sécurité a été ouverte par l'AET le jour de l'accident et s'achèvera par la publication d'un rapport.

- *Collision au sol à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) entre l'aéronef de type Textron Aviation Inc. C90A (King Air), immatriculé D-IUDE, et l'aéronef de type Piper PA-24-250, immatriculé PH-EDH, le 7 décembre 2017 à 10h55 UTC*

Le 7 décembre 2017, l'avion de type King Air C90A s'est posé à l'aéroport de Luxembourg et a rejoint le parking aviation générale « P5 » pour être ravitaillé en carburant. Après le ravitaillement par camion-citerne sur le parking, le pilote du King Air a démarré les moteurs pour le vol retour à destination de l'aéroport de Zweibrücken (EDRZ). L'avion a commencé à rouler sans que le pilote s'en aperçoive. Après avoir roulé pendant environ 25 secondes, le King Air C90A est entré en collision avec un Piper PA-24-250, qui était immobilisé sur le parking « P5 » à environ 45 m en face du King Air.

Le King Air C90A a subi principalement des dommages au moteur droit, ainsi qu'à l'hélice de ce moteur. Le Piper PA-24-250, qui avait déjà été endommagé quelques mois auparavant lors d'un atterrissage avec train rentré, a subi des dommages supplémentaires au groupe motopropulseur, ainsi qu'à l'aile droite.

Une enquête de sécurité est en cours.

- Evènements où l'AET est associée à l'enquête de sécurité
- *Accident de l'aéronef de type Pilatus PC12, immatriculé LX-JFD et exploité par Jetfly Aviation, survenu le 30 mars 2020 à l'aérodrome de Nice Côte d'Azur (LFMN, France)*

Un aéronef de type Pilatus PC-12, immatriculé LX-JFD, a été frappé par la foudre lors d'un vol de Paris-Le Bourget (LFPB, France) à destination de Nice Côte d'Azur (LFMN, France) en date du 30 mars 2020. Lors de l'évaluation des dommages à LFMN, des dégâts structurels, qui ne sont pas la conséquence du foudroiement, ont été constatées sur l'aile gauche.

Une enquête de sécurité a été ouverte par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). L'AET a été associée à l'enquête en qualité d'autorité responsable pour les enquêtes de sécurité dans l'État de l'exploitant et d'immatriculation.

- *Incident grave de l'aéronef de type Bombardier BD-700 (Global 5000), immatriculé LX-ABM, lors de l'atterrissage à l'aérodrome de Brescia (LIPO, Italie) le 30 août 2020*

Le 30 août 2020, l'aéronef de type Bombardier BD-700 (Global 5000) a effectué un vol de positionnement non-commercial de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (LFSB, Suisse) à destination de l'aérodrome d'Oblia (LIEO, Italie). L'opérateur avait prévu d'effectuer un premier segment de vol vers l'aérodrome de Brescia (LIPO, Italie) pour y effectuer trois atterrissages, suivi d'un deuxième segment de vol à destination de l'aérodrome d'Oblia (LIEO, Italie). Lors de l'atterrissage à LIPO, le bout de l'aile gauche a touché la piste, endommageant le bec de bord d'attaque, le bord de fuite de l'aile ainsi que le bord de fuite du winglet.

L'autorité italienne responsable des enquêtes de sécurité, dénommée « Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) », a ouvert une enquête de sécurité. L'AET, en qualité d'autorité responsable pour les enquêtes de sécurité dans l'État de l'exploitant et d'immatriculation, a nommé un représentant accrédité pour assister à l'enquête.

## **9.6. Transports maritimes et fluviaux**

### **9.6.1. Evènements liés à la sécurité dans le secteur des transports maritimes en 2020**

En 2020, au total, 279 évènements ont été notifiés à l'AET, dont 6 étaient considérés comme assez graves pour être inclus dans la base de données d'information européenne sur les accidents de mer « EMCIP ».

Le tableau ci-après résume les notifications classées selon leur gravité conformément au Code de l'organisation maritime internationale (OMI).

Accident de mer très grave	0
Accident de mer grave	2
Accident de mer moins grave	23
Incident de mer	234
Autres	20
<b>Total :</b>	<b>279</b>

En 2020, un membre d'équipage est décédé sur un navire battant pavillon luxembourgeois. L'analyse des éléments ayant révélé une mort naturelle, cet évènement n'a pas été classé comme accident de mer très grave et aucune enquête de sécurité n'a été ouverte.

Trois accidents de mer grave ont fait objet d'une enquête préliminaire, dont les détails sont repris ci-dessous :

- 4 octobre 2020; « Mahatsangy »; Mahajanga (Madagascar)

Le 4 octobre 2020, le navire « Mahatsangy » s'approchait du quai du port de Mahajanga (Madagascar) pour s'y amarrer, lorsqu'un des membres d'équipage faisant partie de l'équipe d'amarrage sur le pont arrière a été gravement blessé après avoir été accroché par le câble d'amarrage et coincé contre un chaumard.

- 15 octobre 2020; « Shorthorn Express »; Cap Saint-Vincent (Portugal)

Le 15 octobre 2020, le navire « Shorthorn Express » était en train d'effectuer un transfert de fioul lourd lorsqu'un écoulement non confiné d'environ 200 litres de s'est produit. L'équipage a immédiatement lancé le plan d'urgence du navire contre la pollution par les hydrocarbures afin de contenir et nettoyer la pollution.

- 31 décembre 2020; « Filippo Brunelleschi »; chantier naval (Djibouti)

Le 31 décembre 2020, lors des travaux de maintenance, une panne de courant sur le générateur auxiliaire de tribord 440 / 220 V s'est produite, provoquant un incendie dans la salle des machines qui a pu être rapidement maîtrisé par l'équipage.

### 9.6.2. Enquêtes finalisées

- Rapports publiés par l'AET en qualité d'autorité responsable de l'enquête
  - *Accident mortel à bord du navire « Medi Zuoz » en date du 4 avril 2019; Iskenderun (Turquie)*

Le 3 avril 2019, le vraquier MV Medi Zuoz a jeté l'ancre dans la zone de mouillage numéro un à Iskenderun, Turquie, après avoir déchargé des déchets métalliques mixtes au port d'Iskenderun.

Une équipe de nettoyage est montée à bord du navire pour nettoyer toutes les cales à cargaison avant que le navire ne poursuive son voyage vers le prochain port de chargement. L'entreprise exécutant le nettoyage des cales a utilisé deux tours d'échafaudage pour atteindre les parties supérieures des cales.

Le lendemain, le 4 avril 2019, le nettoyage des cales s'est poursuivi. Une tour d'échafaudage a été soulevée par une grue pour la déplacer d'une cale vers une autre. Après le levage de la tour d'échafaudage, la structure est devenue instable.

Un travailleur contractuel non sécurisé a grimpé sur la tour d'échafaudage pour la stabiliser. Il a perdu l'équilibre, est tombé dans la cale et n'a pas survécu à ses blessures.

L'AET a émis deux recommandations de sécurité :

- *LU-MA-2020-001 to the vessel operator ISHIMA Pte Ltd: The AET recommends that the vessel operator ISHIMA Pte Ltd establishes appropriate measures to support the operational implementation of changes to the SMS.*
- *LU-MA-2020-002 to the Luxembourg Maritime Administration: The AET recommends that the Luxembourg Maritime Administration disseminates the "lessons learned" from the investigated event to all companies with ships flying the Luxembourg flag as a proactive safety action to improve safety consciousness.*

Lien : <https://aet.gouvernement.lu/dam-assets/l-administration/transports-maritimes/AET-Marine-Safety-investigation-MediZuoz-final.pdf>

### 9.6.3. Enquêtes en cours

- Evènements où l'AET est l'autorité responsable de l'enquête
  - *Naufrage du navire « Bourbon Rhode » en date du 26 septembre 2019 lors de la traversée de l'Atlantique, entraînant le décès de quatre membres d'équipage et la disparition de sept autres membres d'équipage.*

Le 26 septembre 2019, à 8h09, l'alerte de la balise radiophare maritime de position d'urgence (EPIRB) du remorqueur Bourbon Rhode a été activée. Le capitaine a signalé à l'opérateur que le navire coulait avec une entrée d'eau majeure dans le compartiment des propulseurs de type Z-Drive situé à l'arrière du navire.

À 12h43, la dernière position du navire reçue par le système d'identification automatique par satellite (SAT-AIS) était de 15°35,383 N et 040°12,783 W.

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage aux Antilles et en Guyane (CROSS AG), situé à Fort-de-France (Martinique, France), a coordonné les opérations de recherche et de sauvetage qui ont été lancées le 26 septembre 2019 dès réception du message d'alerte.

Le 28 septembre 2019, à 12h41, trois survivants ont été récupérés d'un radeau de sauvetage par un navire participant aux opérations de recherche. Ils ont confirmé que le Bourbon Rhode a coulé le 26 septembre 2019.

Le 12 octobre 2019, le CROSS AG a suspendu les opérations de recherche par des moyens actifs et a continué d'émettre des messages aux navires de la zone de naufrage demandant une vigoureuse surveillance.

Au cours des opérations de recherche et de sauvetage, trois survivants et le corps de quatre membres d'équipage ont été retrouvés.

À ce jour, sept membres d'équipage sont toujours portés disparus.

Suite à la constatation d'un problème de sécurité nécessitant une action immédiate, l'AET a adressé en date du 19 août 2020 la recommandation suivante au Commissariat aux affaires maritimes :

- *LU-MA-SR/2020-003 to the Luxembourg Maritime Administration:*

To require all owners of vessels equipped with the Plimsoll Smith Berger Hydraulic Shark Jaw system P3679-350MTTA or anchor handling systems with similar designs of the inspection covers and registered on the Luxembourg Merchant Fleet register, to implement in the vessel operator's Safety Management System a standard procedure for tasks requiring the opening of the inspection covers of the anchor handling system housing frame.

In addition to the existing maintenance instructions, the items to be addressed by this procedure should include:

- *Preventive actions to mitigate the risk of water ingress through the inspection openings during maintenance tasks on the anchor handling systems (e.g. sea state limitations, installation of anchor handling system deck cover plates);*
- *Instructions for the appropriate sealing method when installing the inspection covers to ensure the watertightness of the anchor handling system housing (e.g. application of silicone sealant, installation of gasket);*
- *Instructions for testing the watertightness of the anchor handling system after completion of the works and installation of the inspection covers (e.g. flooding of anchor handling system housing frame with closed drainage by use of fire hose).*
- *Maintenance actions to prevent a degradation of the inspection covers and securing devices, which could compromise the watertightness of the anchor handling system;*
- *Appropriate documentation of the actions performed during the maintenance work.*

Le même jour, un bulletin de sécurité portant sur le problème identifié dans la recommandation LU-MA-SR/2020-003 a été distribué aux acteurs du secteur maritime susceptibles d'être concernés par l'accident.

Lien : <https://aet.gouvernement.lu/dam-assets/l-administration/transports-maritimes/bourbonrhode/Bourbon-Rhode-SB1-final-2020-08-19.pdf>

En date du 28 septembre 2020, l'AET a publié un communiqué de presse pour informer les parties intéressées sur l'avancement de l'enquête de sécurité.

<https://aet.gouvernement.lu/dam-assets/l-administration/transports-maritimes/bourbonrhode/Communique-AET-Bourbon-Rhode-20200928-FR.pdf>

- Evènements où l'AET est associée à l'enquête de sécurité
  - *Collision des navires « Aceromar » et « Hein Senior » en date du 3 août 2020; au large de Schiermonnikoog (Pays-Bas)*

Le 3 août 2020, le navire battant pavillon belge « Hein Senior » et le navire battant pavillon luxembourgeois « Aceromar » sont entrés en collision approximativement 16 miles nautiques au Nord-Ouest de l'île de Schiermonnikoog aux Pays-Bas.

Le navire « Hein Senior » a subi d'important dégâts structurels, tandis que le navire « Acreomar » n'a subi que de dommages mineurs.

L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN), autorité responsable pour les enquêtes de sécurité dans le secteur maritime en Belgique, a ouvert une enquête à laquelle l'AET a été associée en qualité de représentant de l'Etat du pavillon.

#### **9.6.4. Evènements liés à la sécurité dans le secteur des transports fluviaux en 2020**

En 2020, six évènements liés à la sécurité ont été notifiés à l'AET, dont aucun n'a fait l'objet d'une enquête de sécurité.

### **9.7. Chemins de fer et tramways**

#### **9.7.1. Evènements liés à la sécurité dans le secteur des chemins de fer en 2020**

En 2020, 63 évènements liés à la sécurité ont été notifiés à l'AET par le gestionnaire d'infrastructure, respectivement par les entreprises ferroviaires concernées, dont un évènement a eu lieu sur un réseau ferré limitrophe et par conséquent il n'est pas inclus dans les statistiques ci-après, l'AET n'étant en règle général que responsable de la conduite d'enquête de sécurité sur le territoire national.

Une partie des évènements notifiés a fait l'objet d'enquêtes préliminaires, sans cependant donner lieu à une ouverture d'enquête conformément au chapitre 5 de la Directive 2004/49 de la Commission Européenne concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

En début d'année, les principales activités de l'AET dans le domaine des chemins de fer ont porté sur l'analyse et la finalisation du rapport de sécurité de la collision ferroviaire du 14 février 2017 à Dudelange, où un train express régional (TER) et un train de marchandises sont entrés en collision frontale à hauteur d'une aiguille au point kilométrique 1,481 du secteur « Bettembourg - Daereboesch ».

Un rapport d'étape a été publié en date du 19 février 2018 et faisait état de 4 recommandations de sécurité adressées à l'Administration des chemins de fer. Le suivi de ces 4 recommandations initiales s'est poursuivi en 2020. L'AET en a tiré un bilan positif, étant donné que ces recommandations ont été implémentées de façon satisfaisante par le secteur ferroviaire.

L'enquête de sécurité s'est achevée au début de l'année 2020. Elle a permis de mettre en évidence un certain nombre de défaillances, lesquelles peuvent être répertoriées en 3 catégories :

- facteur organisationnel ;
- volet technique ;
- facteur humain.

Le rapport final a été publié le 13 février 2020 et peut être consulté sur le site internet de l'AET.

Lien : <https://aet.gouvernement.lu/fr/l-administration/chemins-de-fer.html>

Il contient 7 nouvelles recommandations de sécurité. Trois concernent la réglementation adressée au personnel ferroviaire, trois concernent le système Memor II+ respectivement les installations de sécurité ferroviaires et une concerne l'ajout sur le matériel roulant d'un dispositif de caméra frontale doté d'un enregistreur de données:

- *LU-CF-2020-001 : Demander aux entreprises ferroviaires d'effectuer des campagnes de sensibilisation ainsi que des contrôles en ce qui concerne l'application de la réglementation sur l'utilisation de portables privés et de service lors de l'exécution des tâches liées à la conduite des trains.*
- *LU-CF-2020-002 : Demander aux entreprises ferroviaires d'effectuer des campagnes d'informations sur le comportement à adopter par le personnel de conduite en relation avec les dangers liés aux conditions météorologiques.*
- *LU-CF-2020-003 : Réaliser une étude des risques du système au sol Memor II+ afin d'adapter les procédures de maintenance y relatives.*
- *LU-CF-2020-004 : Obtenir une étude des risques pour toutes les installations de sécurité présentes sur le réseau ferré luxembourgeois.*
- *LU-CF-2020-005 : Mettre en place, conformément aux constatations faites lors de ces études, des mesures de sécurité appropriées afin de palier toute faiblesse constatée.*
- *LU-CF-2020-006 : Faire analyser et compléter, le cas échéant, toutes les démarches liées à la culture proactive de notification d'évènements liés à la sécurité en sensibilisant le personnel à reporter ce type d'évènements.*
- *LU-CF-2020-007 : Equiper le matériel roulant ferroviaire ainsi que des tramways d'un dispositif de caméra frontale doté d'un enregistreur de données.*

Le secteur ferroviaire a pris en compte ces recommandations de sécurité dont une grande majorité sont en phase d'implémentation. Une analyse détaillée de leur mise en œuvre ne sera possible qu'à partir de l'année prochaine.

En ce qui concerne la recommandation LU-CF-2020-007, il a été constaté qu'une adaptation de certains textes de loi nationaux ainsi qu'euro-péens est nécessaire avant de pouvoir autoriser la mise en place et l'utilisation de caméras frontales.

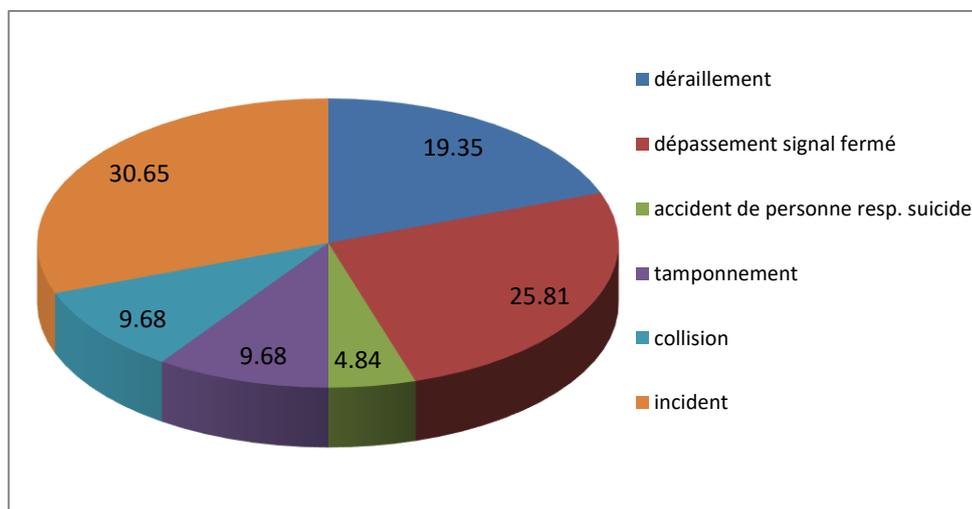
### 9.7.2. Statistiques 2020

En ce qui concerne les évènements liés à la sécurité pour l'année 2020, on ne dénombre pas d'accidents majeurs. Cependant 3 piétons s'étant déplacés illicitement sur la voie ferrée ont été happés par un train et ont perdu la vie.

Le tableau ci-après résume les évènements sur le réseau ferré luxembourgeois qui ont été notifiés à l'AET en 2020 :

Pos.	Type d'évènement	%	Nombre
1	déraillement	19.35	12
3	dépassement signal fermé	25.81	16
4	accident de personne resp. suicide	4.84	3
5	tamponnement	9.68	6
6	collision	9.68	6
7	incident	30.65	19

- Répartition par types d'évènements en %



(Source : notifications reçues par l'AET)

### 9.7.3. Evènements liés à la sécurité dans le secteur des tramways en 2020

Les missions de l'AET ont été étendues, depuis la mise en service des tramways en 2017, aux évènements liés à la sécurité dans le secteur des tramways. Les critères d'ouverture d'enquête sont assimilés à ceux du domaine des chemins de fer.

En 2020, 3 évènements liés à la sécurité ont été notifiés à l'AET par l'entreprise exploitante Luxtram. Dans 2 cas, il s'agissait d'une collision avec un véhicule et dans 1 cas, en raison de

vents violents, des branches d'un arbre ont endommagé l'avant d'un matériel roulant. On ne dénombre pas de victimes décédées en 2020.

### ***9.8. Evènements liés à la sécurité dans le secteur de la circulation de véhicules sur les voies publiques***

Le 1er juillet 2017, les compétences de l'AET ont été élargies aux accidents mortels de la circulation de véhicules sur les voies publiques. C'est ainsi qu'à partir du 1er janvier 2018, après concertation entre l'AET et la Police grand-ducal, tous les accidents mortels sont notifiés en temps utile à l'AET par le centre d'intervention national (CIN) de la Police grand-ducale.

Le rapport de synthèse des accidents mortels ayant eu lieu sur les voies publiques au Luxembourg au cours de l'année 2019 a été publié en juillet 2020.

Lien : <https://aet.gouvernement.lu/dam-assets/l-administration/circulation-voies-publiques/Rapport-de-synthese-route-2019-publie.pdf>

En 2020, 27 accidents mortels de la circulation de véhicules sur les voies publiques, dont 7 accidents impliquant des motocyclistes, ont été notifiés à l'AET. Ces accidents seront traités dans un rapport de synthèse, dont la publication est prévue courant 2021.

## **10. Service de protection du Gouvernement**

A l'issue de l'exercice de 2020, le Service de protection du Gouvernement est constitué de 27 fonctionnaires de la Police Grand-Ducale, tous détachés par ordre gouvernemental au Ministère du Développement durable et les Infrastructures dont il constitue une direction du Département des Transports et un agent administratif du groupe de traitement C1.

Les fonctionnaires du SPG 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.

## **10.1. Missions**

La participation aux missions diplomatiques, le déplacement en véhicule et l'accompagnement des Membres du Gouvernement sont préparés par les fonctionnaires du Service de protection du Gouvernement disposant des compétences nécessaires, en accord avec les prescriptions en vigueur. Un total de 39.441 heures relatives à l'exécution des missions officielles a été comptabilisé, dont :

- 17.665 pour les trajets et la sécurité des Ministres,
- 185 pour la sécurité du Conseil,
- 1.288 pour la sécurité renforcée,
- 2.086 pour les missions à l'étranger,
- 120 lors des visites officielles,
- 4.173 pour le travail administratif,
- 1.399 pour la formation,
- 791 pour l'entretien des véhicules,
- 46 pour le passage au contrôle technique,
- 109 pour l'entretien du bâtiment SPG,
- 11.561 au service du SPG
- 16 pour les dons de sang auprès de la Croix Rouge.

## **10.2. Charroi du Service de Protection de Gouvernement**

Le Service de protection 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 Service de protection du Gouvernement est constitué de 3 parcs de véhicules à utilisation spécifique, à savoir :

-Le parc de véhicules des Membres du Gouvernement :

Ces voitures sont assignées aux Ministres par le Service de protection du Gouvernement sont utilisées par ces premiers comme voiture de fonction. Ce parc est composé de 17 véhicules, âgés entre 0 à 5 ans (2015-2020).

-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. 7 véhicules sont exploités pour ce genre de mission, âgés entre 5 à 19 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 Service de protection du Gouvernement dans l'exercice de leur fonction. Ce parc contient 13 véhicules, âgés entre 5 à 8 ans.

Le charroi du Service de protection du Gouvernement a parcouru 527 502 km en 2020