MINISTÈRE
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES

Rapport d'activité 2010

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Sommaire

Introduction	pp. 3-5
Département de l'aménagement du territoire	pp. 6-42
Département de l'environnement	pp. 43-172
Département des transports	pp. 173-328
Département des travaux publics	pp. 329-451

Rapport d'activités MDDI 2010

Introduction générale

Créé lors de la constitution du gouvernement issu des élections du mois de juin 2009, le ministère du Développement durable et des Infrastructures regroupe les départements de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement, des Transports et des Travaux publics.
Ce regroupement a été décidé pour relever un triple défi:

- mettre en oeuvre sous forme de projets concrets le concept de développement durable ;
- surmonter les clivages qui existent entre la réalisation d'infrastructures et la protection de l'environnement ;
- faire fructifier le potentiel découlant de la mise en commun de ressources pour contribuer à la relance économique et à la simplification administrative.

Les quatre départements du ministère ont réorienté en conséquence certaines de leurs priorités d'action sans pour autant délaisser les grands chantiers déjà en cours.

Conformément au programme gouvernemental, le ministère a porté une attention particulière à la gouvernance du développement durable en vue d'assurer une meilleure intégration dans les politiques sectorielles ; cela dans le cadre de deux processus, à savoir l'élaboration du plan national de développement durable (*PNDD*) et le partenariat pour l'environnement et le climat.

Tel que prévu par la loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable, le ministère a assuré la coordination et la finalisation du *PNDD,* élaboré par la Commission interdépartementale de développement durable (*CIDD*) dans laquelle tous les ministères sont représentés.

L'avant-projet du PNDD adopté par le Gouvernement en mars 2009 a été avisé par le Conseil Supérieur pour UN Développement Durable et par la Chambre des Députés. L'avis de la Chambre des Députés a fait l'objet d'un débat d'orientation le 9 juin 2010. Les avis de la Chambre des Députés et du Conseil supérieur pour le développement durable ayant été pris en considération lors des travaux de la CIDD, le projet de PNDD a été adopté par le Gouvernement le 26 novembre 2010.

Le programme gouvernemental a retenu l'élaboration d'un 2ième plan d'action national de réduction des émissions de CO2, visant à poursuivre les mesures déjà mises en oeuvre pour permettre au Luxembourg d'atteindre d'une part l'objectif Kyoto, et d'autre part l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% en 2020 dans les secteurs non couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission, ainsi que la préparation d'un plan national d'adaptation aux conséquences du changement climatique à arrêter en 2011.

En février 2010, le Gouvernement a décidé de traiter la lutte contre le changement climatique dans le cadre d'un processus de concertation regroupant tous les acteurs intéressés et structuré en fonction de cinq champs d'intervention :
1. Construction, logement et développement urbain durables ;
2. Mobilité ;
3. Energie et écotechnologies;
4. Biodiversité, forêts, eau et agriculture.

L'objectif visé par ce processus consiste à aboutir à un « partenariat pour l'environnement et le climat » pour le Grand-Duché, comportant des engagements précis et quantifiables, qui seront dans la mesure du possible ancrés au niveau législatif.

En collaboration avec d'autres départements ministériels concernés, les quatre départements du ministère ont mené des discussions et concertations sur les défis en matière de politique de protection du climat et des principes selon lesquels le Luxembourg peut y faire face, avec des représentants des communes, des syndicats, du patronats et des ONGs. Les résultats de ce processus doivent être intégrés dans les futurs plans et instruments légaux.

La déclaration gouvernementale du 29 juillet 2009 a par ailleurs défini un programme d'intervention substantiel pour le nouveau ministère.
C'est pour répondre à ces attentes que 17 pistes d'action ont été identifiées en 2010, à savoir:

1. Simplification administrative au niveau du ministère (lois commodo/incommodo et conservation de la nature)
2. Réforme et modernisation des administrations
3. Affinement et actualisation des instruments stratégiques du Ministère
4. Poursuite de la mise en œuvre de l'IVL
5. Poursuite et concrétisation des actions nationales de l'aménagement du territoire sur le plan européen, national et intercommunal ; révision à cette fin de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire
6. Lutte contre le bruit
7. Amélioration de la qualité de l'air
8. Gestion des déchets moderne et performante (plan national de gestion des déchets)
9. Réalisation en continu des mesures dans l'intérêt de la biodiversité
10. Gestion responsable de nos forêts
11. Encouragement financier d'initiatives de particuliers contribuant à la protection de l'environnement (primes et subsides pour voitures, projets de construction…)
12. Définition d'une stratégie de mobilité combinée (rail, route, transport individuel, transport combiné, mobilité douce)
13. Réalisation de projets dans l'intérêt du transport en commun (p.ex. couloirs pour bus)
14. Concrétisation du projet du tram sur le territoire de la ville de Luxembourg avec la participation de la Ville
15. Amélioration des liaisons avec nos pays voisins
16. Amélioration de la sécurité routière (entre autres activités du groupe de travail « Audits de sécurité », élaboration d'un plan d'action « sécurité routière »)
17. Mise en chantier de projets destinés à améliorer la qualité des infrastructures publiques tout en respectant les principes de l'efficience, de l'efficacité, de l'économicité et de la durabilité

Le détail des interventions menées dans ce contexte au niveau des quatre départements peut être consulté dans le présent rapport.

Le plan national pour un développement durable (*PNDD*), le concept intégré des transports et du développement spatial (*IVL*), du programme directeur de l'aménagement du territoire, « stratégie pour une mobilité durable » ainsi que des deux plans sectoriels primaires consacrés aux transports respectivement aux grands ensembles paysagers continuent d'orienter la démarche d'ensemble du ministère.

Des explications plus détaillées au sujet de ces instruments stratégiques figurent aux chapitres afférents au département de l'aménagement du territoire (IVL, pages 9-10), de l'environnement (PNDD : page 46; plan sectoriel « grands ensembles paysagers et massifs

forestiers » : page 55), des transports (page 300). Le plan sectoriel « transports » est traité à la fois à la page 10 de la partie de ce rapport relative au département de l'aménagement du territoire, aux pages 308-309 de la partie relative au département des transports et aux pages 331 et 336 du rapport relatif au département des Travaux publics.
A noter enfin que les quatre départements continuent à coopérer activement en matière d'évaluation des incidences sur l'environnement. Il convient de citer ici la directive 97/11/CE (rapport du département des travaux publics, page 335 ; rapport du département des transports, pages 224, 304 et 309) ainsi que l'étude d'impact environnementale stratégique (SUP) (rapport du département de l'aménagement du territoire, pages 10,12 et 19; rapport du département des travaux publics, page 336).

DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (DATER)

Table des matières

1. Plans et projets dressés en exécution de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire 9

1.1. Programme directeur de l'aménagement du territoire 9

1.2. Mise en œuvre du concept intégré des transports et du développement spatial – IVL (en allemand : Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept) 9

1.3. Plans directeurs sectoriels 10

1.4. Plans directeurs régionaux 12

1.6. Les Conventions Etat - communes 13

1.7. Divers 18

2. Bases de données 21

2.1. Le Système d'Informations Géographiques du Département de l'Aménagement du Territoire (SIG-DATer) 21

3. Les friches industrielles et autres sites de développement 21

3.1. Belval 21

3.2. Mersch 21

3.3. Wiltz 22

3.4. Commune de Reckange-sur-Mess – Wickrange 22

3.5. Projet de stade national de football à Wickrange 23

4. Les parcs naturels et ressources naturelles 23

4.1. Le Parc naturel de la Haute-Sûre (PNHS) 23

4.2. Le Parc Naturel de l'Our 25

4.3. Projets communs du PNHS et du PNOUR 26

4.4. Création du nouveau Parc Naturel dans la région « Mullerthal » 27

4.5. Parc Housen 27

5. Organe consultatif **28**

5.1. Le Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire 28

6. Les activités sur le plan international **28**

6.1. L'aménagement du territoire au niveau européen : la cohésion territoriale 28

6.2. La politique urbaine européenne 29

6.3. La Conférence Européenne des Ministres de l'Aménagement du Territoire (CEMAT) 30

6.4. Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) 31

6.5. L'Union Benelux 31

6.6. Le Comité interministériel de coordination de la politique européenne (CICPE) 31

6.7. PNR (Plan de réforme national) et CIPU 32

7. La Grande Région **32**

7.1. Le Comité d'accompagnement « Espace » 32

7.2. Le projet Metroborder 33

7.3. Le groupe de travail « Développement territorial » 34

7.4. Rencontre des ministres de l'aménagement du territoire du Luxembourg, de la Rhénanie-Palatinat et de la Sarre 34

8. L'initiative communautaire INTERREG **34**

8.1. INTERREG B ENO : Développement territorial durable dans le Nord-Ouest de l'Europe – vers une coopération transnationale à long terme 35

8.2 INTERREG C 37

8.3. Le programme INTERACT 38

8.4. ORATE / ESPON 38

8.5. URBACT 39

8.6. COCOF 39

8.7. Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) 40

8.8. Plateforme pour des programmes européens 40

8.9. La future Politique de Cohésion 41

9. La formation et la coopération universitaire 41

9.1. Formation continue 41

9.2. « Master in European Sustainable Spatial Development and Analysis » 41

DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (DATER)

1. Plans et projets dressés en exécution de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

1.1. Programme directeur de l'aménagement du territoire

Le programme directeur est l'instrument principal de l'aménagement du territoire à l'échelle nationale. L'article 4.2 de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire dit que *« le programme directeur arrête les orientations générales et les objectifs prioritaires du Gouvernement en ce qui concerne le développement durable du cadre de vie de la population, la valorisation des ressources humaines et naturelles et le développement des activités économiques ainsi que les mesures principales à prendre en vue de leur réalisation ».*

Le Conseil de Gouvernement a définitivement approuvé le programme directeur dans sa séance du 27 mars 2003. Le programme directeur a été publié au mémorial. Le document ainsi qu'un résumé, sous forme de brochure éditée en trois langues (français, allemand, anglais), sont disponibles sur le nouveau site Internet du Département de l'Aménagement du territoire (www.dat.public.lu), rubrique *Publications.*

Le programme directeur constitue depuis son adoption, en 2003, le cadre de référence pour l'ensemble des mesures de planification du DATer.

1.2. Mise en œuvre du concept intégré des transports et du développement spatial – IVL (en allemand : Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept)

Le Gouvernement a présenté en date du 15 mars 2004 le concept IVL au grand public. En tant que document de planification stratégique, l'IVL oriente l'élaboration des quatre plans directeurs sectoriels « primaires » : « Transports », « Logement », « Zones d'activités économiques » et « Paysages ».

En outre, l'IVL a permis de concrétiser la coopération intercommunale dans le sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg (DICI) et dans la « *Nordstad* » ainsi que dans la vallée de l'Alzette au nord de la capitale (« Uelzechtdall) et avec les communes limitrophes de l'aéroport avec la signature de conventions de coopération Etat-communes. A noter que les conventions « DICI » et « Uelzechtdall » ont été reconduites par avenant en 2010. Les détails se trouvent dans le chapitre consacré aux conventions.

En ce qui concerne l'étude d'impact environnementale stratégique (« Strategische Umweltprüfung – SUP ») à réaliser pour chaque plan sectoriel, un premier projet de rapport a été finalisé en 2010 sur base d'une approche manière intégrative pour l'ensemble des quatre plans directeurs primaires par des experts externes.

Le monitoring de l'IVL et du développement territorial réalisé sur base d'une convention avec le CEPS s'est concrétisé en 2010 sur deux points : a) finalisation d'un rapport d'experts sur l'évolution démographique du pays et ses répercussions spatiales, b) préparation d'un troisième rapport de monitoring consacré à la question des équipements publics et de la centralité. Ce travail se situe dans la continuité du rapport présenté en 2008 sur le suivi du développement territorial au Luxemburg, à la lumière des objectifs de l'IVL.

1.3. Plans directeurs sectoriels

Les plans directeurs sectoriels concernent un ou plusieurs secteurs d'activités ou d'interventions gouvernementales. Chaque plan directeur sectoriel intègre et précise pour le secteur d'activité concerné les options nationales et les programmations sectorielles dont il assure la coordination.

a. Plan directeur sectoriel (secondaire) « Lycées »

Le plan sectoriel « Lycées » a été déclaré obligatoire par règlement grand-ducal en date du 25 novembre 2005. Le DATer participe activement aux travaux du groupe de travail interministériel assurant le monitoring de la mise en œuvre du plan. Les travaux préparatoires en vue de la confection d'un rapport de monitoring détaillé sur la mise en œuvre du plan dans son ensemble ont été lancés en 2010. La finalisation du rapport est prévue pour 2011.

b. Plan directeur sectoriel (primaire) « Transports »

Les travaux du groupe de travail interministériel chargé de l'établissement du plan directeur sectoriel « Transports » se sont essentiellement concentrés sur la finalisation d'un avant-projet de règlement grand-ducal déclarant le plan sectoriel obligatoire. Il s'agit notamment des aspects juridiques en relation avec l'introduction d'un système de gestion des emplacements de stationnement et des possibilités de réservation de couloirs pour infrastructures routières et ferroviaires. Par ailleurs, les travaux conceptuels nécessaires à la finalisation du projet de plan ont été menés dans le cadre de l'élaboration d'une « stratégie pour une mobilité durable et priorités infrastructurelles (voire infra) intégrant les contraintes budgétaires ainsi que celles liés au climat.

c. Plan directeur sectoriel (secondaire) « Stations de base pour les réseaux de télécommunications mobiles »

Le Département de l'aménagement du territoire a continué à assurer la présidence de la commission de suivi chargée de la mise en œuvre du plan directeur sectoriel « Stations de base pour les réseaux de télécommunications mobiles » déclaré obligatoire par le règlement grand-ducal du 25 janvier 2006.

En 2010, la commission a été saisie par deux communes (Ville de Luxembourg et Reckange-sur-Mess) afin de les guider dans l'application des dispositions du plan directeur sectoriel. Les avis donnés par la commission sont publiés sur le site www.ilr.etat.lu (sous-rubrique « Fréquences »).

En outre, la commission a été saisie à plusieurs reprises dans une affaire concernant l'emplacement d'antennes de téléphonie mobile à Crauthem.

d. Plan directeur sectoriel (secondaire) « Décharges pour matières inertes »

Le Département de l'aménagement du territoire a activement participé aux travaux de la commission de suivi chargée de la mise en œuvre du plan directeur sectoriel «Décharges pour déchets inertes» rendu obligatoire par règlement grand-ducal du 9 janvier 2006.

En 2010, la commission de suivi s'est réunie deux fois sous la présidence de l'Administration de l'Environnement pour discuter notamment les points suivants:

- le rapport annuel 2009 de la commission ;
- la situation en matière de décharges pour déchets inertes ;
- la compatibilité des sites potentiels de décharges avec les avant-projets de plans sectoriels Paysage, Zone d'activité économiques, Transport et Logement ;
- la recherche de nouveaux sites de décharges dans les régions Centre-Est et Sud-Ouest définies par le plan sectoriel « Décharges pour déchets inertes » ;
- le remblayage des carrières après exploitation avec des déchets inertes et leurs interférences avec le plan sectoriel « Zones d'activités économiques » ;

Un choix définitif du site prioritaire dans la région Centre-Nord-Est a été fait par le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures par rapport à la liste établie préalablement par la commission.

e. Plan directeur sectoriel (primaire) « Logement »

L'avant-projet du plan sectoriel a été finalisé en 2009 et présenté à la Chambre des Députés et à la presse en date du 4 mai, après avoir été préalablement soumis au Gouvernement en Conseil.

Trois communes ont été choisies afin d'évaluer la praticabilité du Plan directeur sectoriel « Logement » par rapport au plan d'aménagement général. Les conclusions de ce test serviront à définir le contenu du volet juridique de ce plan.

f. Plan directeur sectoriel (primaire) « Zones d'activités économiques »

Le groupe de travail interministériel chargé de l'établissement du plan directeur sectoriel « Zones d'activités économiques » a continué à travailler sur la finalisation du projet de plan. Le Département de l'aménagement du territoire assure la vice-précidence de ce groupe de travail.

Les points suivants ont notamment été traités lors des réunions :

- la précision cartographique des nouvelles zones d'activités ;
- la typologie des zones d'activités et la mise en concordance avec l'avant-projet de règlement grand-ducal concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune ;
- la préparation des dispositions réglementaires en distinguant les trois niveaux de normes : prescriptions – directives – recommandations ;
- le suivi de la mise en œuvre des nouvelles zones d'activités et l'évaluation du besoin en surface après finalisation du plan sectoriel.

g. Plan directeur sectoriel (primaire) « Paysages »

En 2008, l'avant-projet de plan a été finalisé et présenté à la Chambre des Députés et au grand public lors d'une conférence de presse, et ce après une intense coordination avec les autres plans sectoriels en cours d'élaboration. Le document est disponible sur le site Internet du Département de l'aménagement du territoire.

En 2010, les travaux relatifs au plan sectoriel « paysages » se sont concrétisés à plusieurs niveaux :

- mise à disposition d'informations et coordination avec les travaux lancés dans le cadre de la « SUP » ;
- préparation du volet réglementaire du plan sectoriel en fonction des nouvelles dispositions prévues dans le cadre de la réforme de la loi concernant l'aménagement du territoire.

1.4. Plans directeurs régionaux

Afin de partir sur des bases solides en ce qui concerne l'élaboration de plans directeur régionaux dans les régions Sud et Ouest, un certain nombre de réflexions et de démarches préparatoires ont été menées, notamment en vue d'établir des fonds de développement régionaux.

a. POS « Aéroport et Environs »

Par règlement grand-ducal du 17 mai 2006, publié au Mémorial A n° 101 du 14 juin 2007, le plan d'occupation du sol « Aéroport et Environs » a été déclaré obligatoire. Ce POS a remplacé le plan d'aménagement partiel concernant l'aéroport et ses environs déclaré obligatoire par règlement grand-ducal du 31 août 1986 et élaboré sur base de la loi du 20 mars 1974 concernant l'aménagement général du territoire.

b. POS « Campus scolaire européen Tossebierg et Environs »

Le plan d'occupation du sol « Campus scolaire Tossebierg et Environs » a été déclaré obligatoire par le règlement grand-ducal du 13 mai 2008.

1.6. Les Conventions Etat - communes

a. Nouvelle Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg (DICI)

Avancement général des travaux

Le 1er juillet 2010, le ministre du Développement Durable et des Infrastructures et les bourgmestres de la Ville de Luxembourg et des communes de Bertrange, Hesperange, Leudelange et Strassen, ont signé, lors d'une conférence de presse, la nouvelle Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

Le contenu de la nouvelle convention a été élaboré par les partenaires DICI. La concrétisation des objectifs y est recherchée dans le cadre d'un processus de planification coopératif à travers des missions obligatoires ainsi que des projets à caractère stratégique à l'échelle intercommunale, dénommés projets directeurs.

A présent, la mission primordiale des partenaires DICI est d'établir une synthèse des concepts de planifications élaborés au cours des années passées et rassemblés dans un rapport technique très détaillé, mais difficilement transposable dans les instruments de planification communaux. En effet, il convient d'établir un document politique PIDP (plan intégré de développement pluri-communal) reprenant les conclusions à approuver et à intégrer dans les plans d'aménagement communaux. Le concept d'élaboration de ce document politique PIDP prévoit trois ateliers dont le premier a eu lieu en date du 1er décembre 2010.

Parallèlement à ce processus PIDP les projets directeurs ont été poursuivis par leurs responsables respectifs et ils figurent régulièrement à l'ordre du jour des comités techniques et politiques. Les projets concernent notamment les sujets suivants : la gestion coordonnée des zones d'activités économiques, la mise au point du réseau mobilité douce, la « DICI Geschäftsstelle », ainsi qu'une initiative commune en matière de logement.

En outre, les travaux au sein du DICI en tant qu'espace pilote pour la mise en place d'un système de gestion harmonisé des emplacements de stationnement (PRM), tel que prévu dans le cadre du plan directeur sectoriel « Transports », ont pu être largement finalisés en 2010. Dans ce même contexte, une réunion a eu lieu le 11 octobre avec le Syvicol à laquelle il a été retenu de communiquer le « Leitfaden PRM » au Syvicol dès qu'il sera approuvé par le comité politique DICI.

Plan directeur Midfield

Le troisième colloque de la consultation rémunérée Midfield portant sur le lien urbanistique entre le Howald et le Ban de Gasperich et organisée par les acteurs étatiques concernés, la Ville de Luxembourg et la commune de Hesperange, a eu lieu le 2 février 2010. Le groupe d'experts y a convenu de ne pas retenir un des trois concepts présentés mais d'en extraire les éléments clefs et de les synthétiser dans la documentation de la consultation rémunérée « Bausteine 'Masterplan Midfield'». Cette documentation a été rédigée par les experts internationaux accompagnants le processus et elle a été présentée aux responsables politiques le 17 mai 2010. A cette occasion, il a été retenu qu'une nouvelle équipe (Güller & Güller, ZUS en collaboration avec S&A) devait approfondir ces réflexions en développant les éléments d'un plan directeur Midfield. Il a également été décidé de procéder à une simulation de trafic du concept élaboré.
Lors des ateliers du 12 juillet et du 20 septembre 2010, le groupe d'experts, modéré par la nouvelle équipe, a exploré différents scénarii de développement.
Parallèlement aux planifications en cours et plus spécifiquement pendant les mois de juillet et août 2010, des entretiens bilatéraux ont eu lieu entre les représentants du DATer, de la commune de Hesperange et les principaux propriétaires privés concernés.
Le 28 octobre 2010, les responsables politiques ont approuvé le concept provisoire élaboré par G&G/ZUS qui leur est soumis par le groupe d'experts. Il a été convenu de reporter la date de remise finale au début de l'année 2011 pour permettre la résolution de questions de trafic, y compris celle du niveau de restriction du système de gestion des places de stationnement. Il a également été retenu qu'il conviendrait d'explorer les possibilités d'un mécanisme de compensation avant de reprendre les discussions avec les propriétaires privés. Le colloque du 10 décembre a permis au groupe d'experts d'identifier les questions clefs relatives à la mise en œuvre du plan directeur et ainsi d'en esquisser la démarche future.
En outre, au cours du mois de novembre 2010 des groupes de travail restreints se sont penchés sur des questions spécifiques concernant la gestion de l'eau, les infrastructures de mobilité douce, l'énergie et la programmation urbaine.

b. Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la *Nordstad*

En 2009, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a repris le rôle de l'Etat dans la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la NORDSTAD », signée en 2006 avec les représentants des communes de la NORDSTAD, à savoir Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren. Il importe de rappeler que les six conseils communaux ont voté en date du 22 mai 2008 une déclaration ainsi qu'une décision concordante adoptant le « Masterplan » comme document de référence pour le développement futur de la NORDSTAD avec une majorité quasi absolue. Sur ces bases politiques solides, il a été possible d'entamer la phase plus concrète des projets pilotes préconisés par le « Masterplan ».

En 2010, trois projets méritent une attention particulière :

Zone d'activités Fridhaff

Le site Fridhaff permet de créer une zone d'activités régionale de quelque 40 hectares. L'étude en ce qui concerne le raccordement du site à la N7 a été finalisée et les budgets y relatifs sont prévus. Les négociations avec les propriétaires ont permis de trouver un accord sur les prix de vente et les modalités qui permettent aux agriculteurs de trouver des terrains

d'échange. Finalement, l'arrêté grand-ducal autorisant la création du syndicat a été pris en décembre.

Stratégie de marketing

Sur base de l'analyse du commerce de détail de la NORDSTAD et de sa zone de chalandise élargie, le contact avec les acteurs et forces vives a été initié par le biais d'un ensemble d'entretiens. L'ébauche d'une stratégie de marketing coordonnée avec les syndicats de tourisme et les unions commerciales a été élaborée.
En outre, le site internet www.nordstad.lu a été requalifié, une identité visuelle du Comité politique NORDSTAD a été crée et le logo ainsi que le nom « NORDSTAD » ont été protégés au niveau européen.

Etude de marché immobilier

En vue d'initier le développement urbain de l'axe central Ettelbruck – Erpeldange – Diekirch sur des bases réalistes en ce qui concerne sa faisabilité par des développeurs privés et publics, une étude approfondie du marché immobilier a été initiée. Le Masterplan NORDSTAD et le concept urbanistique ont été élaborés et finalisés avant la crise économique. Il importe de ce fait de recibler les types d'activités et d'adapter le concept urbanistique en conséquence.

Les principaux objectifs de cette étude sont :

- Répertorier les données en termes financiers et statistiques fiables pour la NORDSTAD et sa région.
- Positionner la NORDSTAD par rapport à la capitale et Belval en se basant sur les atouts de la région et les types d'activités déjà implantées dans la région.
- Elaborer une vision par rapport au type d'activités susceptibles de s'implanter dans la zone, afin d'attirer des capitaux autres que locaux.

Finalement, le Comité politique NORDSTAD a décidé de créer un poste à temps plein cofinancé par les six communes et le MDDI. Une personne qualifiée en aménagement du territoire et en urbanisme est dorénavant chargée d'initier et de suivre les projets préconisés par le « Masterplan NORDSTAD ». La mission principale consiste à gérer les travaux en vue du PAG intercommunal prévu dans le cadre de la convention. Le poste est cofinancé à parts égales par les six communes et le MDDI.

c. Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Vallée de l'Alzette

Dans le cadre de la convention UELZECHTDALL, les administrations communales de Lintgen, de Lorentzweiler, de Mersch, de Steinsel et de Walferdange, d'une part, et le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, d'autre part, ont reconduit, par la signature d'un avenant à la convention « Uelzechtdall », leur coopération le 22 novembre 2010, lors d'une conférence de presse à la mairie de Walferdange. Cette reconduction par avenant entrera en vigueur le 1e janvier 2011 pour une durée de 2 ans.

Ainsi, le texte de la convention est maintenu dans son intégralité et précisé sur plusieurs points. La convention initiale a introduit le concept d'objectifs et l'avenant prévoit la concrétisation de ces derniers par des missions concrètes comme, par exemple, la poursuite et le développement de mesures concrètes pour l'amélioration des transports publics dans la vallée, l'exploitation régionale du SIG et l'instauration future d'un partenariat concernant les inondations.

Parallèlement, et en complémentarité avec les missions précitées, l'avenant introduit des projets directeurs pour concrétiser et compléter la démarche commune :

Le développement d'un « Leitbild » pour la vallée de l'Alzette traduira une première démarche dans le cadre de l'objectif d'une meilleure cohérence spatiale et urbanistique de la vallée.

Les parties s'engagent à concrétiser la mise en place du système de gestion des emplacements de stationnement sur base du projet-pilote de la convention du Sud-Ouest de l'agglomération de la ville de Luxembourg, avant sa mise en vigueur générale dans le cadre du plan sectoriel « Transports ».

Dans l'optique d'une meilleure efficacité de la convention, les parties de la convention s'engagent à étudier les possibilités et modalités en vue de la création d'une structure administrative et technique commune y relative.

Dans la première convention, signée le 13 décembre 2007, les parties prenantes s'étaient données pour mission de garantir, sur les bases d'une solidarité et d'une collaboration intercommunales accrues, la complémentarité entre les objectifs économiques, écologiques et sociaux d'un développement territorial durable.

Les trois thèmes essentiels retenus dans le cadre de la démarche commune se sont traduits par des projets concrets en 2010 : ceux du logement par le montage d'un projet de consultation rémunérée pour la création d'un nouveau quartier intercommunal dominante logements, ceux des transports publics par le lancement d'une étude pour un concept de mobilité régional et ceux de la mise en valeur des espaces verts par la réalisation du tronçon manquant de la piste cyclable entre Lorentzweiler et Lintgen, ainsi que la reprise des discussions concernant le projet de renaturation de l'Alzette dans la continuité de la renaturation existante à Walferdange.

D'autres projets ont vu le jour en 2010 dans le cadre de cette coopération renforcée. Aujourd'hui, les 5 communes de la vallée bénéficient d'un système d'information géographique (SIG) qui est essentiel pour un fonctionnement optimal de l'intercommunalité. A terme, les 5 communes mettront en place, ensemble avec l'Etat un SIG régional. De plus, dans le cadre de la convention, des brochures d'information ont été élaborées et distribuées à tous les ménages de la vallée. Finalement, la mise en ligne du site Internet www.uelzechtdall.lu est programmée pour le début de l'année 2011.

d. Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg

En juillet 2008, les communes de Contern, Niederanven, Sandweiler, Schuttrange, la Ville de Luxembourg et *le ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire,* compétent à l'époque*,* ont signé la *Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'aéroport de Luxembourg*. La Convention a été conclue pour une durée de trois ans. Après une phase de prise de connaissance réciproque des dossiers en cours en 2009, une proposition pour un programme de travail concret couvrant la période de mars 2010 à juillet 2011 fut élaborée par le comité technique.

Lors de la réunion du 4 mars 2010 du comité politique, présidée par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, ce programme de travail a été accepté par les

représentants politiques. Une présentation publique du programme de travail a eu lieu le 12 avril 2010.

Dans ce programme, ce sont les problèmes communs à l'ensemble des communes qui se trouvent au premier plan : la mobilité, le développement qualitatif, l'extension des chemins pour cyclistes et des espaces de récréation, la coordination des planifications et la lutte contre le bruit.

Ces sujets sont traités par quatre groupes de travail, à savoir le GT « Mobilité », le GT « Développement économique et urbain », le GT « Paysage et Tourisme » et le GT « Coopération intercommunale ». Ces groupes de travail se composent de représentants des ministères et administrations concernés et des communes.

En 2010, ces groupes de travail se sont réunis à plusieurs reprises pour traiter les points suivants :

GT Mobilité : établissement d'un cahier des charges pour la réalisation d'un concept de mobilité en commun avec la Communauté des Transports ('Verkéiersverbond'), soumission restreinte et évaluation des offres de services ; réalisation d'un comptage du trafic sur les axes principaux de la région.

GT « Développement économique et urbain » : établissement d'un questionnaire pour le recensement des activités en matière de développement économique et urbain ; inventaire de la situation actuelle et des projets planifiés. Invitation du responsable technique et commercial du Baden-Airpark GmbH et discussion concernant les expériences avec la mise en œuvre d'une politique commune en matière de gestion des zones d'activités.

GT « Paysage et Tourisme » : établissement d'un questionnaire pour le recensement des points d'attrait de la région et inventaire ; discussion sur les possibilités de promotion de la région pour les résidents des communes avoisinantes ; discussion sur les possibilités de valorisation et de la mise en évidence des points forts de la région ; premiers travaux en vue de l'établissement d'un système d'information géographique (SIG).

GT « Coopération intercommunale » : discussion sur les possibilités techniques d'instaurer une plateforme informatisée pour la présentation de la région.

En parallèle aux réunions des groupes de travail, le comité technique s'est réuni bimensuellement pour piloter et accompagner l'ensemble des travaux. Le comité politique s'est réuni deux fois en 2010.

En décembre 2010 a eu lieu une entrevue avec des experts externes afin de recevoir une vue externe sur le processus de la convention.

e. Etude portant sur la coopération intercommunale des communes autour de Schengen

Cette étude est poursuivie en 2010 avec le développement des idées phares pour le développement de la nouvelle commune fusionnée de Schengen composée par les trois communes de Wellenstein, Schengen et Burmerange. Plusieurs réunions des conseils échevinaux, avec des fonctionnaires du Département de l'aménagement du territoire et du Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région ainsi que le bureau d'étude ont eu lieu afin d'élaborer et d'analyser les forces et les faiblesses au niveau socio-économique,

démographique, des services et au niveau spatial des trois communes. Après cette analyse approfondie, les idées phares pour cette nouvelle commune sont définies.

Dans le cadre de ces travaux, des réunions d'informations pour les citoyens ont été organisés dans les trois communes, afin d'exposer la vision commune pour la nouvelle commune de Schengen. Une brochure d'information a été éditée et distribuée à tous les ménages.

Le référendum pour la fusion des trois communes a eu lieu le 10 octobre 2010 et les citoyens se sont exprimés en faveur de cette fusion. En 2011, la fusion devienfra réalité après les élections communales. L'étude prévoit le développement par une approche intégrative d'un « Leitbild » et fil conducteur pour la nouvelle commune de Schengen et qui pourra servir en tant que projet-pilote à toute commune qui voudra entamer une procédure de fusion. Il est prévu de publier un dépliant d'information général pour les communes intéressées par un projet de fusion.

1.7. Divers

Commission des Zones rurales

Le DATer participe régulièrement aux réunions de la commission des zones rurales mise en place dans le cadre de la loi du 18 avril 2008 concernant le renouvellement du soutien au développement rural.

Plan national pour un développement durable

Le DATer assure ensemble avec le Ministère de l'Economie la vice-présidence du groupe de travail interministériel chargé de l'élaboration d'un nouveau plan national pour un développement durable sous la responsabilité du Département de l'Environnement. Un projet de plan national a été soumis au Conseil de Gouvernement fin 2010.

Partenariat pour l'environnement et le climat

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a initié dans le courant du mois d'octobre, un partenariat pour l'environnement et le climat. Il s'agit d'un processus de concertation rassemblant des représentants du Gouvernement, des syndicats, du patronat, du Syvicol et des ONG's et qui a pour objectif de permettre l'élaboration d'un 2^{e} plan d'action de réduction des émissions de CO_2 et la préparation d'un plan national d'adaptation aux conséquences du changement climatique.

Pour ce faire, quatre groupes de travail ont été mis en place pour identifier des mesures de réduction d'émission de CO_2, à savoir : 1. Logement et développement urbain, 2. Mobilité, 3. Energie et écotechnologies, 4. Adaptations climatiques.

Le Département de l'aménagement du territoire est représenté dans les différents groupes de travail et a assuré la présidence du groupe de travail mobilité, au sein duquel un groupe de coordination a été instauré avec trois sous-groupes de travail, à savoir SG 1 « Transport en commun / infrastructures / organisation », SG 2 « Innovation et Electro-Mobilité », SG 3 « Incitations financières et mesures fiscales ».

Les quatre réunions du groupe de coordination mobilité, ainsi que les trois réunions des sous-groupes respectifs, ont permis d'aboutir à l'élaboration d'un projet de rapport visant à proposer des mesures concrètes pour la réduction des émissions de CO_2 dans le domaine de la mobilité. La version finale de ce rapport sera remise au Comité de pilotage du partenariat pour l'environnement et le climat en mars 2011.

Etudes d'impact environnementales

Projets publics et privés

Le Département de l'aménagement du territoire donne régulièrement son avis sur l'élaboration respectivement les résultats de différentes études d'impact sur l'environnement dans le cadre de la procédure commodo-incommodo.

En 2010, le DATer a été saisi des dossiers suivants de la part de l'Administration de l'Environnement :

- Agrandissement de la décharge pour déchets inertes à Nothum,
- Agrandissement de la décharge pour déchets inertes à Bettembourg-Dudelange,
- Construction et gestion de la station d'épuration à Grevenmacher – port de Mertert,
- Agrandissement de la décharge pour déchets inertes à Hosingen,
- Centrale énergétique à Bissen,
- Parc éolien situé sur le territoire de la commune belge d'Arlon.

Plans et programmes

Au cours de 2010, dans le cadre de la « strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) » les rapports environnementaux des quatre avant-projets de plans sectoriels primaires « Transports », « Paysages », « Zones d'activités économiques » et « Logement »* ont été complétés. A cette fin plusieurs réunions de concertation ont eu lieu avec les groupes de travail interministériels chargés de l'établissement des plans sectoriels.

Le Département de l'aménagement du territoire a été saisi d'une demande d'avis de la part du Département de l'environnement dans le cadre de l'établissement de l'étude d'évaluation environnementale stratégique pour l'emplacement d'un nouveau centre agraire. Cette étude a été commanditée par le maître d'ouvrage afin de pouvoir comparer et évaluer d'un point de vue environnemental plusieurs sites possibles pour l'emplacement du nouveau centre agraire. Le Département de l'aménagement du territoire préconisait dans son avis un site se trouvant déjà dans une zone largement classée comme zone d'activité économique.

Plateforme d'échange et d'information « Observatoire Belval »

Sur initiative du Laboratoire de Géographie et d'Aménagement du territoire de l'Université du Luxembourg et de la Cellule nationale d'Information pour la Politique Urbaine (CIPU) l'idée d'un « Observatoire Belval » fut lancée afin de collecter des informations, d'échanger des expériences et d'accompagner la recherche en matière de « Cité des sciences » ou « impacts du projet Belval-université sur la région». Lors de plusieurs réunions auxquelles participaient des représentants de la Ville de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette, de Sanem, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – DATer, des organisations régionales (ProSud, Agape) et des acteurs clés du projet Belval (Agora, Fonds Belval) ainsi que des institutions de recherche (UL, CEPS/Instead) les objectifs de ce futur « Observatoire » ont été discutés et concrétisés.

Commission consultative aéroportuaire

La commission consultative aéroportuaire (CCA) s'est réunie une fois en 2010. Le travail de la CCA se base sur la *loi du 1er juin 2007 portant transposition de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté*. Selon cette loi, la mission de la CCA consiste dans la soumission des propositions au ministre dans le cadre de l'approche équilibrée ainsi que dans la délibération de tout autre problème concernant la gestion et la prévention du bruit de l'aéroport lui soumis par le ministre.

L'objet de la réunion était notamment la présentation du Plan d'action de lutte contre le bruit à l'Aéroport de Luxembourg, une discussion sur les modifications à apporter à l'avant-projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage à l'aéroport de Luxembourg et les travaux d'adaptation des taxiways à l'aéroport de Luxembourg pour accueillir l'aéronef 747-8F.

Révision de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

Début 2010, l'avant-projet de loi a pu être finalisé, et déposé à la Chambre des Députés le 19 mars 2010. La Chambre lui a attribué le numéro de dossier parlementaire 6124, et l'intégralité du projet de loi ainsi que l'exposé des motifs et le commentaire des articles peuvent être consultés sur http://www.chd.lu/wps/portal/public sous le numéro précité.

La révision porte essentiellement sur :

- un renforcement du rôle du ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions,
- - une solution à la spéculation foncière sur des terrains classés par le biais de l'un des instruments de l'aménagement du territoire, à travers l'installation d'un mécanisme du « juste prix » et
- un raccourcissement des délais de la procédure d'adoption des instruments de l'aménagement du territoire, ainsi que l'introduction d'une procédure de modifications ponctuelles des plans directeurs et des plans d'occupation du sol.

Les chambres professionnelles ainsi que le SYVICOL et le CSAT conjointement avec le CIAT ont émis leurs avis courant 2010, avis également consultables sur le site de la Chambre des Députés.

Le projet a en outre été présenté devant la Commission du Développement Durable le 18 octobre 2010, sans continuation de séances, alors que l'avis du Conseil d'Etat n'a pas encore été émis.

2. Bases de données

2.1. Le Système d'Informations Géographiques du Département de l'Aménagement du Territoire (SIG-DATer)

Pendant l'année 2010, les différentes couches du système d'informations géographiques ont été actualisées et complétées.

Le département a participé aux travaux à la mise en place d'un Système d'Information Géographique pour la Grande Région (SIG-GR) dans le domaine de l'aménagement du territoire.
Les premières cartes thématiques ont été réalisées et sont dorénavant accessibles via le Géoportail www.sig-gr.eu. (cf chapitre « SYSTEME D'INFORMATION GEOGRAPHIQUE POUR LA GRANDE REGION - LE PROJET SIG-GR »).

Le département a également continué à participer aux travaux du Comité de coordination de l'Infrastructure Luxembourgeoise de Géodonnées (CC-ILDG).

3. Les friches industrielles et autres sites de développement

C'est au mois de novembre 1999 que le Conseil de Gouvernement a chargé le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire de la coordination du dossier des friches industrielles dans le cadre de ses compétences en matière d'aménagement du territoire.

3.1. Belval

Le Ministère est associé aussi bien aux travaux de la société de développement AGORA qu'à ceux du Fonds Belval, établissement public créé par la loi du 25 juillet 2002.

Au-delà de son travail de coordination des acteurs nationaux, le DATer a intensifié ses efforts pour la mise en place d'une concertation et coopération transfrontalière plus structurée, plus permanente et surtout plus concrète. A cette fin, il a proposé aux 4 communes de l'agglomération d'Esch/Alzette ainsi qu'aux instances communales, départementales, régionales et nationales concernées côté français la mise en place d'un GECT (Groupement européen de coopération territoriale). En 2010, les travaux afférents ont été continués et ceci en adéquation avec l'initiative de la République française de vouloir lancer une Opération d'intérêt National du côté français de Belval (voire également le chapitre 8.7. concernant le GECT).

3.2. Mersch

La Commune de Mersch a initié avec le Ministère, en étroite collaboration avec les propriétaires des terrains, une consultation rémunérée (« Gutachterverfahren ») en vue de restructurer son quartier de la gare. Le site « Agrocenter » ainsi que les sites de l'ancienne

fonderie ont un potentiel de développement considérable. Une surface de quelque 50 hectares est disponible, adjacente à l'une des gares les plus importantes du centre du pays. Il est possible de créer un nouveau quartier de ville comprenant activités économiques, logements, services, culture et infrastructures publiques.

En juin 2010, un projet bien adapté au contexte et conforme aux objectifs du cahier des charges a été retenu. L'équipe interdisciplinaire, auteur du projet, a entamé les études pour la réalisation du projet ensemble avec les autorités communales, le DATEer et les propriétaires, dont l'Etat avec quelques 3 hectares.

Un des premiers « projets-phare » dans le contexte de l'espace conventionné de la vallée de l'Alzette est ainsi prêt à être entamé de manière concrète. Cette requalification d'un site industriel en fin d'activité permet d'éviter la présence d'une friche industrielle au centre de la commune.

La commune et le Ministère ont cofinancé le projet à parts égales.

3.3. Wiltz

Depuis la cessation des activités d'Eurofloor sur un site situé au centre de Wiltz et à proximité de la gare, des réflexions sont menées par les autorités communales et étatiques en vue d'une future affectation. Les conditions sont propices pour renforcer le CDA Wiltz en adéquation avec les prémisses formulées par l'IVL, notamment en ce qui concerne la concentration de fonctions urbaines à proximité des gares.

Un Masterplan en phase avec le projet du plan d'aménagement général et un concept d'assainissement ainsi qu'un projet d'un profilage des berges de la Wiltz ont été finalisés. La commune de Wiltz est propriétaire d'une partie des terrains. L'étude de faisabilité financière basée sur ces études permet au Fonds du Logement d'étudier l'acquisition des fonds restants sur des bases fiables.

Le DATer collabore et contribue financièrement à l'élaboration du Masterplan et à l'organisation des travaux par un « projectmanager ».

3.4. Commune de Reckange-sur-Mess – Wickrange

Le site de Wickrange est situé à la jonction de l'A4 Luxembourg – Esch-sur-Alzette et de la « rue des 3 Cantons » Steinfort – Bettembourg. Il s'agit, à l'heure actuelle, d'une zone d'activité de quelque 10 hectares (infrastructures comprises) dont l'occupation ainsi que la partie réglementaire ne correspondent pas aux exigences d'un développement urbain contemporain.

Vu les initiatives récentes des propriétaires, non compatibles avec les objectifs du Programme directeur d'aménagement du territoire et de l'IVL, le DATer a initié et coordonné un groupe de travail en vue d'élaborer, d'une part, un masterplan ainsi qu'un plan directeur afin de les intégrer dans le futur PAG de la commune, et, d'autre part, de permettre aux propriétaires de réorienter leur projet. Ensemble avec les autorités communales, tous les propriétaires et les acteurs étatiques et un bureau d'urbanisme, un masterplan ainsi qu'un plan directeur moderne ont été élaborés.

Notons d'ailleurs qu'en juillet 2010, le masterplan en question a été finalisé et présenté au Gouvernement en Conseil qui en a pris acte et en a reconnu la conformité avec les accords qui avaient été trouvés en 2009. Il s'ensuit que les éléments clés du masterplan et du plan directeur seront intégrés en 2011 dans le PAG de la commune.

3.5. Projet de stade national de football à Wickrange

Suite à la décision en 2009 du Gouvernement d'implanter un grand projet d'ensemble composé d'un nouveau stade national de football ainsi que d'importantes surfaces commerciales avec, notamment, un outlet mall d'envergure internationale à Livange près de l'échangeur autoroutier, le DATer a coordonné l'élaboration par une équipe pluridisciplinaire, regroupant des bureaux spécialisés, le promoteur ainsi que l'ensemble des instances étatiques et communales concernées, d'un masterplan afférent tenant compte de l'ensemble des éléments et contraintes à prendre en considération.

En juillet 2010, le masterplan en question a été finalisé et présenté au Gouvernement en Conseil qui en a pris acte et en a reconnu la conformité avec les accords qui avaient été trouvés en 2009, si bien que les planifications et procédures subséquentes ont depuis lors pu suivre leur cours dans le respect du cadre de développement urbanistique posé par le masterplan.

4. Les parcs naturels et ressources naturelles

4.1. Le Parc naturel de la Haute-Sûre (PNHS)

En vue de l'élargissement du Parc Naturel de la Haute-Sûre, le bureau et le personnel du PNHS ont entamé la rédaction de l'étude détaillée, ce en collaboration avec un expert autrichien en matière de parcs naturels. Parallèlement, le PNHS a continué les pourparlers avec les communes candidates à l'adhésion, c'est-à-dire les communes de Wiltz et de Rambrouch.

Depuis mai 2010, le PNHS est partenaire d'un projet Interreg 4A Delux en vue de la planification d'une aire de jeux aquatiques dans la région et du positionnement du parc naturel comme région de l'eau du Luxembourg. Dans ce contexte, le PNHS a organisé, en coopération avec le bureau KONTOR 21, des workshops avec les responsables communaux, afin de définir les attentes des différents acteurs en vue d'une telle installation, d'analyser les différents sites possibles en ce qui concerne leurs forces et faiblesses respectives et de définir un premier concept.

Dans le cadre de sa convention, la station biologique «Naturpark Öewersauer» s'est vouée en 2010, entre autres, à la recherche et à la gestion administrative des contrats «biodiversité» pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'environnement, sur le territoire des communes membres du Parc Naturel de la Haute-Sûre (prospections, inventaires et gestion de contrats). Les spécialistes ont réalisé des inventaires ponctuels de sites et espèces et mis en œuvre des plans d'action dans le cadre du PNPN, où l'accent a été mis sur la pie grièche grise et la gélinotte des bois. Par ailleurs, la gestion des espèces invasives et notamment la lutte contre la berce du Caucase ont été poursuivies. De plus, la station biologique a, entre autres, été active au niveau des projets suivants : programme de protection des chauves-souris (projet «combles et clochers » et de la chouette-chevêche, cadastre et plan de gestion des haies, cadastre

des biotopes, ainsi que diverses actions de sensibilisation (dont la campagne « Loscht op Natur »).

Le service écologique s'est par ailleurs occupé en grande partie du bon fonctionnement ainsi que de la coordination (formation de guides, adaptation du programme, plan de travail pour les guides et les capitaines,...) du bateau solaire et était impliqué dans le projet «Life Loutre» sur la Loutre d'Europe. A noter également les efforts menés afin de mettre sur pied un programme didactique du genre «Naturpark-Schoul» pour les écoles régionales du Parc Naturel.

Dans le cadre du programme Interreg IV A Grande Région, le projet «PACTE Haute-Sûre» a poursuivi la mise en œuvre proprement dite du «Contrat de Rivière», la sensibilisation des citoyens, ainsi que la coordination du Comité de Rivière. Parmi toute une série d'actions, citons le monitoring de la qualité de l'eau, la campagne «…sans pesticides », l'élaboration d'un Webgis, la pose de clôtures en vue de la protection des berges, ainsi que diverses activités de sensibilisation (Journée Ramsar, Journée Mondiale de l'Eau,…) et manifestations (soirées d'information, séminaires).

Le Parc Naturel a poursuivi sa collaboration avec le Guichet Unique PME, guichet de conseil aux petites et moyennes entreprises. Le Guichet Unique œuvre dans l'intérêt des 4 syndicats SIVOUR, Syndicat Wiltz-Winseler, SICLER et PNHS.

Le conseiller agricole du PNHS a continué ses efforts en vue de l'information et de la sensibilisation des agriculteurs en ce qui concerne la protection du paysage et de l'eau, et plus précisément du Lac de la Haute-Sûre (séances d'information, plans de fumure au niveau des exploitations agricoles, etc.). Etant donné qu'en 2010 le conseiller bénéficiait d'un congé parental à 50%, une collaboration plus étroite avec la Chambre d'Agriculture a été entamée. De plus, un expert externe a été chargé de retravailler les cahiers des charges de produits «vum Séi» en vue d'une meilleure homogénéité des produits et du développement de nouvelles perspectives pour le marketing ont été esquissées.

Le PNHS a maintenu sa collaboration avec le «Réidener Energiatelier», dont le collaborateur assure une présence hebdomadaire à la Maison du Parc afin d'informer les ménages privés et communes du Parc Naturel sur la consommation en énergie.

Le marché gourmand «Maart a Musik» a été organisé 4 fois, de juin à septembre, dans la salle communale à Boulaide. Le bateau solaire, circulant sur le Lac de la Haute-Sûre, a répété son grand succès avec 3352 passagers.

L'exposition d'art textile «Sofias Brautkleid», présentant des dessins et tapis de l'artiste suisse Ingrid Eggimann-Jonsson a été organisée à la Draperie, complétée par un workshop pour le personnel éducatif et les parents.

Le PNHS a collaboré activement à l'organisation du Festival international des Marionnettes (à Tadler, en mai), à la Nuit des Légendes (à Esch-sur-Sûre, en juin) et à « Musik a Méi um Séi » (Insenborn, en juillet).

Le PNHS a été présent à plusieurs foires et marchés, e.a. à la Foire Vakanz à Luxembourg, au salon du Tourisme à Bruxelles, à l'ITB à Berlin, au marché de produits régionaux au Cactus Belle Etoile, au weekend « invitation aux musées », etc.

Le Bureau du PNHS s'est réuni 16 fois. Le Comité du PNHS a eu 5 réunions.

4.2. Le Parc Naturel de l'Our

Dans le cadre de ses efforts de diversification de l'offre touristique et culturelle, le Parc Naturel a encadré les manifestations et initiatives suivantes : Loufest, Branebuerger Maart, MiIllefest, de klenge Maarnicher Festival, Cartonaale Vianden, Marche gourmande, Bourse aux Plantes, Fête du Livre Vianden et les diverses manifestations (expositions) de l'initiative Cité de l'image à Clervaux.

De plus, le Parc Naturel a continué à mettre en œuvre son concept d'information touristique régional sur les offres du Parc Naturel. Dans ce contexte, des panneaux d'information touristique standard « Info-Point » ont été mis en place à Munshausen, à Clervaux, à Hoscheid, à Consthum et à Heinerscheid, à chaque fois en étroite collaboration avec les acteurs touristiques et les communes concernées.

Depuis mai 2010, le Parc naturel est partenaire du projet INTERREG IV A « Randonnées dans le parc naturel germano-luxembourgeois », pour participer à la mise en valeur transfrontalière du tourisme de randonnée par la création d'un label « Extratouren/randonnées premium » et la mise en état et la construction de passerelles de randonnée.

Au niveau de la communication, le Parc naturel a édité, ensemble avec le GAL LEADER+ Munshausen, 3 numéros du magazine régional « Parcours » qui est distribué à 8.500 ménages dans la région Nord. En ce qui concerne le site internet, le Parc naturel a continué à développer son portail webgis touristique.

Ensemble avec la commune et le Syndicat d'initiative de Hosingen, le Parc naturel de l'Our a continué à affiner un concept pour transformer le château d'eau de Hosingen en un espace d'exposition sur la thématique de l'eau.

En collaboration étroite avec « Myenergy » le Parc Naturel de l'Our a continué à offrir un conseil de base énergétique gratuit chaque mercredi après-midi dans la maison du parc qui s'adresse avant tout aux particuliers. De même, des séances d'information pour le grand public (rénovation énergétique, etc.) ont eu lieu.

En ce qui concerne l'exposition à réaliser pour les besoins de la maison du parc, le personnel du PNOur a élaboré ensemble avec un bureau d'études le contenu et les différentes thématiques de l'exposition.

Le Parc Naturel de l'Our a continué sa démarche de sensibilisation et d'éducation à l'environnement par un programme d'activités qui s'adresse aux habitants et visiteurs de la région du Parc Naturel ainsi qu'aux enfants des écoles régionales. Le programme de l'éducation à l'environnement a été réalisé en étroite collaboration avec la Panda-Club du Musée national d'Histoire naturelle.

Pour le projet sentier sonore, le Parc Naturel de l'Our a fait la commande d'une nouvelle installation sonore pour rendre plus attractif ledit sentier thématique.

Dans le cadre de sa convention avec le Ministère de l'Environnement, la station biologique du Parc naturel de l'Our s'est occupée en 2010 entre autres de la recherche et de la gestion administrative des contrats « biodiversité » pour le compte du Ministère de l'Environnement sur le territoire des communes membres du Parc naturel de l'Our.

Sur le plan de la vulgarisation agricole, plusieurs producteurs et transformateurs ont fait appel aux services du conseiller avec des demandes concernant la diversification, la

transformation et la commercialisation de leurs productions. Actuellement, un projet (Leader) de mise en place d'un dispositif de commercialisation et de distribution régionale / nationale de produits est en phase de conception. Les aspects d'organisation et de rentabilité font partie de toute action de conseil. Le conseiller est également actif dans la promotion des productions régionales et l'organisation de manifestations de soutien à la commercialisation.

Le projet « École du Goût » prévoit l'aménagement d'un centre, destiné à promouvoir l'alimentation saine chez les jeunes, les éduquer aux goûts, contribuer à l'éveil sensoriel et à la découverte du « plaisir de manger », etc. Pour différentes raisons (notamment des contraintes budgétaires), le projet rencontre quelques difficultés de démarrage.

Des champs d'essais ont été réalisés et évalués à Troisvierges (légumes en plein air avec comme thème spécial la culture d'oignons). En ce qui concerne les énergies renouvelables, le conseiller agricole suit l'évolution des projets de bio-méthanisation et l'utilisation des plantes énergétiques (par exemple le Miscanthus) sur le plan des rendements et des aspects agronomiques et écologiques.

La cellule SIG du Parc Naturel de l'Our a été créée en 2010 tout en reprenant les activités du « SIG Régional Nord » du SIVOUR (Syndicat Intercommunal de la Vallée de l'Our). Ce système d'information géographique centralisé met à disposition des communes un moyen interactif pour la gestion quotidienne de leurs données géographiques. Le projet LEADER « Outil d'information et de communication SIG au service des territoires » a été démarré en juin 2010 en coopération transnationale avec le Parc Naturel Haute-Sûre Forêt d'Anlier (B).

En 2010, le parc naturel a commencé à lancer ensemble avec ses partenaires de Wallonie-Lorraine-Luxembourg, le projet INTERREG IVA « Habitreg.net » pour mettre en réseau les acteurs et les élus locaux de ces 3 régions et leur permettre d'échanger et d'expérimenter la mise en œuvre d'outils ou d'actions de coopérations innovantes, autour de l'habitat durable.

Le Bureau du Parc Naturel s'est réuni 14 fois.
Le Comité a eu 4 réunions.

4.3. Projets communs du PNHS et du PNOUR

Les deux parcs naturels ont édité en collaboration avec le DATer la neuvième édition du «Calendrier des Parcs Naturels». Pour la deuxième fois un appel à photos portant sur la thématique de « Patrimoine culturel » a été lancé auprès de la population des deux régions et a connu un grand succès. Une exposition reprenant tous les visuels soumis au vote du jury à été montrée dans le PNHS.

Les deux parcs naturels ont commencé à réaliser ensemble le projet « Digitaler Naturparkführer ».

Pour le compte des deux parcs naturels, le Parc Naturel de la Haute-Sûre est porteur de projet du « Réseau des parcs naturels de la Grande-Région» dans le cadre du programme Interreg IV A Grande-Région. En 2010, les équipes techniques des 9 parcs naturels partenaires ont été formées sur le thème de la gestion différenciée des espaces verts afin d'augmenter la biodiversité et d'éviter les pesticides. Dans ce contexte, un projet pilote sur un territoire de chaque parc a été lancé en novembre. Un projet a été créé au sujet du patrimoine historique des conflits sur le territoire de la Grande-Région et des parcs naturels.
Un colloque eut lieu sur le rôle des parcs naturels dans l'éducation à l'environnement. D'autres projets sont planifiés dans les domaines de l'agriculture, de la biodiversité, des espaces Natura 2000. Dans le cadre de ce même projet les deux parcs naturels ont fait un voyage d'études dans le « Nationalpark Eifel » et le « Naturpark Vulkaneifel » en juillet 2010.

Les bureaux des deux parcs naturels se sont réunis deux fois, en date du 12.2. et du 29.7.

4.4. Création du nouveau Parc Naturel dans la région « Mullerthal »

Le Programme directeur d'Aménagement du territoire (2003) ainsi que le concept national intégré des transports et du développement spatial « IVL » (2004), ont confirmé la nécessité d'un parc naturel « Mullerthal ». Le processus de création du parc naturel a été lancé ensemble avec les responsables communaux de Beaufort, Bech, Berdorf, Consdorf, Echternach, Ermsdorf, Fischbach, Heffingen, Larochette, Medernach, Mompach, Nommern, Rosport et de Waldbillig. Le futur parc naturel de la région du « Mëllerdall » devrait dès lors s'étendre sur quatorze communes avec une superficie totale de 29'700 hectares avec une population d'environ 22'500 habitants.

En 2010, la mise en place du groupe de travail mixte a été lancée conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du 26 juillet 2010 concernant la composition, l'organisation et le fonctionnement du groupe de travail chargé de l'élaboration du projet du Parc naturel de la région du « Mullerthal ».

Parallèlement les communes ont définitivement créé le syndicat intercommunal « Mullerthal » sur base de l'arrêté grand-ducal du 27 octobre 2009 autorisant la constitution du Syndicat pour la création d'un Parc naturel dans la région du Mullerthal, en abrégé « Syndicat Mullerthal ». Le syndicat a comme objectif :

(1) De promouvoir le développement de l'espace formé par le territoire des communes. A ces fins, il étudie et définit les voies et moyens aptes à améliorer les bases économiques, sociales et culturelles de cet espace en respectant le milieu naturel et en tenant compte de la spécificité des intérêts des communes syndiquées.
(2) De prendre l'initiative pour créer un parc naturel conformément à la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels.

4.5. Parc Housen

Le Centre écologique, touristique, culturel et du sport de Hosingen, comme il s'appelle officiellement, a été inauguré en 2009. L'année 2010 a été la première année complète de fonctionnement, et l'évolution de la fréquentation est tout à fait satisfaisante.

Le Gouvernement a confié la gestion courante du centre écologique au SISPOLO. Une structure de coordination légère a été créée, appelée Comité de Pilotage. La présidence est assurée par le Département de l'aménagement du territoire. Ce comité comprend les ministères ayant des intérêts dans le Parc Housen, son gestionnaire ainsi que le Parc Naturel de l'Our, qui a d'ailleurs son siège dans le Parc Housen.

Le Comité de Pilotage a tenu 3 réunions en 2010. Sa principale mission est de suivre les comptes financiers et d'établir une proposition de budget pour la subvention que l'Etat accorde au Parc Housen.

La prochaine étape dans l'évolution du Parc Housen est l'élaboration d'une offre d'un programme d'éducation à l'environnement sous le sigle de « classes vertes », en accord avec le Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle.

5. Organe consultatif

5.1. Le Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire

Les membres du Conseil supérieur ont élaboré une prise de position concernant le futur Agrarcenter et un avis concernant la modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire au courant de l'année 2010. Tous les avis ainsi que la liste actuelle des membres se trouvent sur le site internet http://www.dat.public.lu/departement/organisation/csat/index.html .

6. Les activités sur le plan international

6.1. L'aménagement du territoire au niveau européen : la cohésion territoriale

La cohésion territoriale été significativement renforcée par l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne de l'UE en décembre 2009. La cohésion territoriale est désormais au même niveau que la cohésion économique et sociale. Publié en novembre 2010, le 5e Rapport sur la cohésion de l'Union Européenne en a, pour la première fois, tenu officiellement compte et il a analysé en profondeur la situation territoriale. La Commission, les Institutions européennes et les États membres ont maintenant le devoir de remplir de vie ce concept.

En parallèle, les Etats membres travaillent à la révision de l'Agenda territorial qui trace la voie au renforcement de la cohésion territoriale au niveau intergouvernemental informel, en coopération avec les Institutions de l'UE. Les ministres et les Institutions européennes veulent promouvoir un développement territorial polycentrique de l'Union Européenne et un meilleur usage des ressources disponibles dans les régions.

Lors de la réunion ministérielle informelle des ministres en charge de la politique de cohésion, le 19 février à Saragosse, l'importance de la cohésion territoriale pour le développement harmonieux de l'Europe a été soulignée. Le 10 mai à Séville, les directeurs généraux responsables de la cohésion territoriale ont adopté un document de position sur la poursuite de l'intégration de la composante territoriale dans la stratégie de 2020 de l'UE. Ils se sont réunis le 29 novembre à Namur pour discuter du projet de l'Agenda territorial révisé et du document "Etat territorial et perspectives de l'Union européenne". Ils ont encore abordé les perspectives d'avenir d'ORATE (ESPON).

Dans le Programme d'action de l'Agenda territorial sont proposés des actions pour renforcer l'implémentation de ce programme. Le DATer continue de jouer un rôle particulier dans trois volets de ce premier programme d'action :

- Deux volets concernent le programme ESPON / ORATE - Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire européen (cf. pt. 7.4.) qui doit fournir la base pour une observation systématique des développements territoriaux et effectuer des études sur les effets territoriaux des politiques sectorielles. Le rôle du DATer, en tant qu'autorité de gestion du programme ORATE, en coopération étroite avec le comité de suivi d'ORATE, est important pour la contribution au programme d'action.
- Le DATer, en collaboration avec la Suisse, la France, l'Allemagne et la Belgique (dont surtout la Wallonie), a ***réalisé*** un projet dans le cadre de l'ORATE sur la question des régions métropolitaines transfrontalières et polycentriques en Europe dénommé «METROBORDER», plus amplement décrit dans le chapitre 6.2.

6.2. La politique urbaine européenne

Dans le cadre la Présidence espagnole du Conseil de l'Union européenne, le ministre délégué au Développement Durable et aux Infrastructures, Marco Schank a pris part à la réunion informelle des ministres du Développement urbain, le 22 juin 2010 à Toledo.

Lors de la discussion relative à la stratégie EU 2020, le ministre a saisi l'occasion pour exposer les relations évidentes entre les défis de l'économie européenne et ceux des espaces urbains, en soutenant que les spécificités de la ville européenne, à savoir, une qualité de vie urbaine élevée, offrant à ses habitants un environnement sain, sûr et culturellement riche, font partie des principaux atouts de l'Europe et que leur valorisation contribue essentiellement à l'amélioration de la compétitivité de nos villes.

Par ailleurs, le prototype du Cadre de Référence de la Ville durable (RFSC), visant la mise en œuvre de la charte de Leipzig, adoptée le 25 mai 2007 à la réunion ministérielle informelle à Leipzig, a été présenté par la délégation française. Considérant que le prototype du RFSC devait être consolidé en accord avec les besoins des villes, les ministres ont décidé d'une nouvelle phase du projet en faisant tester l'outil RFSC par un large groupe de villes européennes.

Dans ce contexte, le Luxembourg a confirmé son engagement à promouvoir davantage ce processus d'élaboration du référentiel, en encourageant et en soutenant les villes et les acteurs urbains luxembourgeois désireux de participer. 50 à 70 villes européennes pourront tester le référentiel pendant six mois en 2011. La Commission européenne soutient le projet en co-organisant la phase test avec la France et les présidences du Conseil de l'Union européenne. La Ville de Luxembourg, a répondu en sa qualité de co-président de la convention DICI, à l'appel de candidatures organisé par le DATer.

Le DATer participe régulièrement aux réunions UDG (Urban Developement Group) et aux réunions des Directeurs Généraux organisées par les présidences de l'UE.

Réseau de connaissances européen dans le domaine de la politique urbaine :
EUKN – European Urban Knowledge Network

EUKN est un réseau européen de connaissances sur la politique urbaine qui a pour but de promouvoir la croissance, l'emploi et la cohésion sociale par l'échange de connaissances et d'expertises sur les questions urbaines.

La continuation du réseau EUKN a été confirmée à la réunion informelle des ministres européens en charge du développement urbain à Tolède le 22 juin 2010.

Le site Internet EUKN est l'outil de communication principal du réseau, surtout en ce qui concerne la transmission de connaissances et de bonnes pratiques qui se trouvent dans la bibliothèque électronique.

Le DATer représente régulièrement le Luxembourg aux réunions du groupe de pilotage qui est sous présidence néerlandaise. Le groupe de pilotage a étudié la possibilité de consolider le réseau EUKN en formant un GECT (Groupement européen de coopération territorial).

Cellule d'Information nationale pour la Politique Urbaine (CIPU)

Le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et ministre du Logement, Marco Schank, ainsi que le ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, les bourgmestres de la Ville du Luxembourg, de la Ville d'Esch-sur-Alzette, des communes de Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren et l'Université du Luxembourg ont signé le 15 novembre 2010 l'avenant à la « Convention relative à la création d'une cellule nationale d'information pour la politique urbaine » (CIPU).

La coopération au sein de la CIPU permet aux acteurs locaux de participer plus activement aux discussions concernant la politique urbaine menées au niveau européen et international. La signature de l'avenant après trois ans de fonctionnement est l'occasion d'approfondir les travaux déjà entamés pour une nouvelle période de trois ans.

La problématique des villes gagne en priorité au niveau européen. Les objectifs de la stratégie Europe 2020 touchent dans une large mesure les villes, en particulier les questions d'inclusion sociale, mais aussi ceux relatifs au changement climatique. La CIPU contribue ainsi aux activités européennes du DATer.

Dans le cadre du projet EJPG C-Change, la CIPU, représentant les acteurs urbains luxembourgeois, fait partie du groupe d'experts qui vise la participation des différents groupes d'intérêt.

La CIPU a poursuivi sa veille informative sur l'actualité de la politique urbaine européenne, nationale et locale afin d'en informer régulièrement les acteurs luxembourgeois.

Tout au long de 2010, la CIPU s'est concertée avec les points de contact des autres réseaux ou programmes européens ayant un rapport avec la politique urbaine tels que les points de contact INTERREG et ESPON ainsi que celui du nouveau European Migration Network (EMN) afin de localiser de nouveaux documents, de trouver des contacts, de savoir plus sur les actions et les projets de chaque programme ou réseau.

Ensemble avec le point de contact INTERREG IV C et la région de Sörmland en Suède, la CIPU participe au projet portant sur la mise en œuvre de la Stratégie EU 2020 au niveau local.

6.3. La Conférence Européenne des Ministres de l'Aménagement du Territoire (CEMAT)

La CEMAT est un organe rattaché au Conseil de l'Europe et comprend 47 pays. Elle permet le dialogue avec des pays au-delà du territoire de l'Union Européenne. Il est vrai que la CEMAT peine à se positionner à côté de l'Union Européenne.

La 15^{e} réunion ministérielle s'est tenue du 7 au 9 juillet 2010 à Moscou. La Présidence russe avait choisi comme thème : « Les enjeux du futur : le développement territorial durable du continent européen dans un monde en mutation ».

Le délégué du Luxembourg a souligné dans son intervention les aspects transfrontaliers de l'aménagement du territoire et les efforts de la Grande Région de se développer vers une Région métropolitaine transfrontalière polycentrique (***voir le chapitre 7.2.).***

La prochaine présidence sera prise par la Grèce, qui a proposé le thème : « La démocratie territoriale: le rôle de la participation publique dans le processus du développement territorial durable du continent européen ».

http://www.coe.int/CEMAT/fr

6.4. Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE)

Le Département de l'aménagement du territoire a poursuivi son engagement dans les travaux de l'OCDE au sein du Comité des Politiques de Développement Territorial (Territorial Development Policy Commitee).

Ainsi, le Luxembourg était représenté aux quatre réunions plénières de ce comité organisées en 2010 à Paris.

Enfin, le DATer a contribué, pour ce qui concerne la partie sur le Luxembourg, à la publication « Regional policy in OECD countries » qui est en cours de finalisation.

6.5. L'Union Benelux

Le Département participe aux travaux de la Commission Spéciale pour l'Aménagement du territoire, ensemble avec les Pays Bas et les 3 régions belges.

Le Benelux joue un rôle de concertation politique et d'information sur les développements dans ses composantes. Il veut s'ouvrir aussi dans une certaine mesure aux régions voisines. Un représentant du Département a présenté le 28 juin devant le Collège des Secrétaires la coopération en Grande Région, avec ses enjeux, les thèmes abordés et les mécanismes de coopération.

L'Union Benelux se tourne vers de nouveaux sujets, dont un tombe dans les attributions de l'aménagement du territoire, à savoir la politique urbaine. Une Conférence de haut niveau incluant les différents territoires et les grandes villes du Benelux a eu lieu le 18 mars 2010 au siège du Benelux à Bruxelles.

6.6. Le Comité interministériel de coordination de la politique européenne (CICPE)

Le Département de l'Aménagement du territoire participe au Comité interministériel de coordination de la politique européenne. Le ministère des Affaires Etrangères ainsi que la Représentation permanente auprès de l'Union Européenne informent régulièrement sur les évolutions politiques européennes.

Le CICPE a tenu 3 réunions au cours de 2010, abordant notamment les thèmes suivants :

- l'état de la transposition des directives du Marché Intérieur en droit luxembourgeois ;
- l'établissement de la stratégie U 2020 et sa mise en oeuvre ;
- la question du changement climatique et les implications sur le Grand-Duché ;
- les autres grands dossiers européens.

6.7. PNR (Plan de réforme national) et CIPU

La Cellule d'information de la politique urbain (CIPU), en tant que plateforme d'information et de discussion des acteurs urbains, pourra servir d'outil d'interface précieux et prendre en compte le rôle de plus en plus important que doivent jouer les villes et les acteurs locaux dans la mise en œuvre de la stratégie Europe 2020 sur le plan local. La CIPU participera à ce titre à l'élaboration de PNR pour ce qui est du volet local.

7. La Grande Région

Pour le Grand-Duché de Luxembourg, la dimension transfrontalière est un aspect fondamental à prendre en considération dans le cadre de ses politiques d'aménagement du territoire et de développement territorial et ce pour diverses raisons, dont notamment le nombre grandissant de travailleurs frontaliers au Luxembourg, avec les répercussions connues dans le domaine des transports, de l'économie, du logement et de l'environnement.

C'est pourquoi le Département de l'aménagement du territoire a poursuivi de manière conséquente les travaux entamés sous présidence luxembourgeois du 11e Sommet de la Grande Région (février 2008 - juillet 2009).

7.1. Le Comité d'accompagnement « Espace »

Le Comité d'accompagnement (CA) ESPACE, présidé par le Département de l'aménagement du territoire et qui a pour rôle principal de suivre l'ensemble des travaux relatifs au développement territorial transfrontalier, s'est réuni à 6 reprises en 2010, afin de suivre l'évolution des divers projets initiés.

Il a en outre assuré une fonction de concertation et un lieu de rencontre et d'échange d'informations entre les responsables pour l'aménagement du territoire au sein de la Grande Région. A titre d'exemple, les avant-projets de plans sectoriels transport et ensembles paysagers du Luxembourg y ont été présentés.

Deuxieme reunion sectorielle amenagement du territoire

Le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, Marco Schank a participé à la 2e réunion sectorielle « aménagement du territoire de la Grande Région », qui s'est tenue le 6 décembre 2010 à Orscholz, dans le cadre de la présidence sarroise du 12e Sommet de la Grande Région.

Cette réunion s'est inscrite dans la continuité de la première réunion sectorielle aménagement du territoire du 21 avril 2009 au Château de Senningen sous présidence luxembourgeoise du 11e Sommet de la Grande Région (février 2008- juillet 2009).

Pour plus d'informations :
http://www.dat.public.lu/actualites/2010/12/1206_2e_reunion_sectorielle_AT_GR/index.html

Système d'information géographique pour la grande region : Le Projet Sig-gr

Le projet visant la création d'un système d'information géographique pour la Grande Région a officiellement débuté le 1er avril 2010.

Suite au dépôt d'une demande de concours FEDER auprès du secrétariat du programme INTERREG IV A Grande Région par les partenaires du projet, le SIG-GR a obtenu un cofinancement de 50% des fonds structurels communautaires pour 3 ans de mise en œuvre du projet (du 1er avril 2010 au 31 mars 2013).

Le Département de l'aménagement du territoire est partenaire opérateur dans le cadre du projet Interreg, et est, en outre, responsable pour la mise en œuvre du 3e volet, à savoir le volet « analytique / aménagement du territoire », qui comprend la collecte de données statistiques et cartographiques chez les entités membres de la Grande Région en vue de créer une base de données harmonisée et actualisée, le développement d'indicateurs territoriaux et enfin l'élaboration de cartes thématiques dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Ainsi, des premières cartes thématiques concernant la démographie et la structure territoriale de la Grande Région ont été élaborées au sein du Département de l'aménagement du territoire.

Enfin, un séminaire de lancement s'est tenu le 29 septembre 2010 à Trèves. A cette occasion, l'accès Internet au Géoportail du nouveau Système d'information géographique de la Grande Région a été ouvert. Ainsi, le Géoportail est officiellement entré en ligne et peut dorénavant être utilisé et consulté par les institutions, administrations, partenaires et citoyens de la Grande Région, à l'adresse Internet suivante: www.sig-gr.eu dans ses versions française et allemande.

Pour plus d'informations :
www.gis-gr.eu
http://www.dat.public.lu/actualites/2010/09/0929_sig_grande_region/index.html

7.2. Le projet Metroborder

Lors de la présidence luxembourgeoise du 11e Sommet de la Grande Région (février 2008 - juillet 2009), le Département de l'aménagement du territoire a lancé, dans le cadre du programme ESPON, un projet de recherche appliquée dénommé METROBORDER et devant analyser le potentiel existant au sein de la Grande Région pour la création progressive d'une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT).

Le Comité de suivi composé de représentants locaux, régionaux et nationaux issus des entités membres de la Grande Région et qui est présidé par le Département de l'aménagement du territoire s'est réuni à quatre reprises en 2010 en vue de suivre et d'encadrer les travaux réalisés par le groupe de chercheurs chargé de la exécution du projet METROBORDER.

Le rapport final du projet METROBORDER a été remis le 31 décembre 2010.

Lors de la 2e réunion sectorielle aménagement du territoire de la Grande Région (voir 7.1.), les ministres et responsables politiques ont pris acte des résultats de l'étude METROBORDER et il a été décidé de définir une gouvernance dédiée à la réalisation

progressive d'une RMPT à l'échelle de la Grande Région, notamment par la préparation en 2011 et la mise en œuvre dans les années suivantes d'un véritable programme d'actions.

7.3. Le groupe de travail « Développement territorial »

Le groupe de travail « Développement territorial » de la Commission Régionale existe à côté du Comité d'accompagnement « Grande Région » décrit dans le chapitre 7.1..

Le groupe était chargé de la réactualisation des recommandations ayant pour objet l'information mutuelle et l'harmonisation des plans et mesures relevant de l'aménagement du territoire (adoptée en 1997). La dite recommandation vise davantage les projets que les plans d'aménagement, et à ce titre, elle est le complément indispensable au processus de concertation en matière de plans. Le groupe n'a pas encore abouti, évoquant d'un côté les obligations de consultation existantes en vertu de textes européens et les difficultés techniques de traduction de dossiers souvent volumineux et techniques dans l'autre langue.

Le groupe de travail procède régulièrement à l'échange d'information sur les grands sujets d'actualité en matière d'aménagement du territoire dans les composantes de la Grande Région.

La présidence sarroise de la Grande Région avait réuni les présidents des différents groupes de travail. Un rapport d'activité du groupe de travail a été établi à cette occasion.

7.4. Rencontre des ministres de l'aménagement du territoire du Luxembourg, de la Rhénanie-Palatinat et de la Sarre

Les ministres en charge de l'aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, de la Rhénanie-Palatinat et de la Sarre se sont rencontrés le 15 juillet 2010 pour un échange de vues sur des sujets d'intérêt commun.

Lors de cette rencontre, les ministres ont convenu de la réalisation d'un schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT) entre le Luxembourg et les deux Länder allemands, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures étant chargé de la coordination d'ensemble.

En outre, il a été décidé de mettre en place un parc naturel « Pays des Trois Frontières » autour de Schengen, en vue de conférer de nouvelles impulsions à cette partie éminemment transfrontalière. Ainsi, le Département de l'aménagement du territoire a d'ores et déjà initié des démarches de consultation auprès des communes luxembourgeoises du canton de Remich en vue de la création d'un tel parc.

Finalement, il a été convenu d'établir un concept commun de développement et de planification autour de la vallée de la Moselle, qui sera piloté par la Rhénanie-Palatinat.

8. L'initiative communautaire INTERREG

Le Département de l'aménagement du territoire est responsable pour les programme de coopération transnationale, interrégionale et les programme INTERACT, Urbact et ESPON. Il

est régulièrement en concertation avec les autres acteurs de la politique de cohésion, que sont l'Economie, le Travail et l'Emploi, la Grande Région sur les stratégies et l'implémentation des Fonds structurels. Cette concertation est particulièrement importante dans la phase de préparation de la prochaine période de programmation.

8.1. INTERREG B ENO : Développement territorial durable dans le Nord-Ouest de l'Europe – vers une coopération transnationale à long terme

L'objectif du programme

Le programme de coopération transnationale Europe du Nord-Ouest (en anglais: *North West Europe*), INTERREG IV B NWE, soutient les acteurs des régions du Nord-Ouest de l'Europe, afin de mettre en place des projets dans une dynamique transnationale. Son objectif principal est d'accroître la compétitivité de cette zone et de promouvoir l'intégration territoriale au sein d'un grand nombre de régions européennes contiguës ainsi que le développement durable et équilibré. Le budget FEDER du Programme est d'environ 355 millions d'euros.

Page Internet : www.nweurope.eu

Projets IV B approuvés en 2010

Au cours de l'année 2010, les comités de pilotage des 16-17 juin 2010 et 02-03 décembre ont approuvé 6 projets impliquant des partenaires luxembourgeois.

- Le projet **MUSIC** (Mitigation in Urban areas : Solutions for Innovative Cities) auquel participe le CRP Henri Tudor, produira des cartes et des scenarios basés sur des SIG (systèmes d'information géographiques) qui permettront aux villes de réduire les émissions de CO2.
- Le projet **C2C-BIZZ** (Cradle to Cradle Business Innovation & Improvement Zones), auquel participent le Département de l'aménagement du territoire, le CRP Henri Tudor et l'Ecoparc Windhof GIE. Le principe du «cradle to cradle» sera éprouvé pour la planification et l'organisation des zones d'activitées.
- **OptiMIR** (New tools for a more sustainable dairy sector), dont le partenaire luxembourgeois est CONVIS développe de nouveaux outils dans l'analyse du lait à l'aide de technologies infrarouge.
- Le projet **ARBOR** (Accelerating Renewable Energies through valorisation of Biogenic Organic Raw Materials) vise à améliorer divers aspects des matériaux entrant dans la production de bioénergies, notamment de la filière déchets et agriculture. Le CRP Henri Tudor est le partenaire luxembourgois.
- Le projet **INNERS** (Innovative Energy Recovery Strategies in the urban water cycle) comprend trois partenaires luxembourgois : le CRP Henri Tudor, l'Université du Luxembourg et le Syndicat Intercommunal de Dépollution des Eaux résiduaires du Nord (SIDEN). Le but du projet est de perfectionner la récuperation de l'energie des cycles de l'eau.
- **WEASTFLOWS** (Strengthening the development of sustainable connectivity in NWE for freight and logistics with the support of ICT innovative solutions) avec la participation du CRP Henri Tudor va développer un cadre intégré pour un corridor Est-Ouest de transport de marchandises en ENO en s'appuyant sur des outils de nouvelles technologies.

Pour l'ensemble du programme, 64 projets ont été approuvés jusqu'à la fin 2010 avec un budget prévisionnel de 215 millions € FEDER.

http://www.feder.public.lu/programme_cooperation/interreg_4_b_nwe/index.html

Participation au projet C-Change

Ce projet est approuvé en avril 2009 et s'achève en 2012. Le site internet du projet permet d'avoir des renseignements actuels sur le projet www.cchangeproject.org/. Le DATer constitue un des 9 partenaires du projet Interreg IV B NWE intitulé « C-Change (changing climate, changing lives) ».

Le DATer continue son travail comme partenaire à l'échange transnational et a participé à des EJPG (expert joint planning group) des objectifs 1 et 3 du projet à Francfort et Paris. De plus, le DATer a organisé une réunion du comité de pilotage et un EJPG au Luxembourg en 2010.

Dans le cadre du projet du DATer un bureau d'étude a fait l'état des lieux de toutes les informations disponibles sur les conséquences du changement climatique au Luxembourg à travers la recherche de bibliographie et publications scientifiques. De plus, de nombreux interviews avec des experts nationaux ont eu lieu. Une journée de réflexion a eu lieu au niveau du DATer pour également mettre en commun, tout le savoir faire dans ce domaine et favoriser les échanges. Un aperçu sur les conséquences possibles du changement climatique au Luxembourg a été établi. Le système de planification luxembourgeois est analysé afin de connaître les domaines d'action éventuels du système dans le cadre du changement climatique. Dans un troisième temps, il est prévu d'établir une méthodologie pour faire des instruments de planification et de l'aménagement du territoire qui sont « climate proof » notamment dans le cadre d'une réflexion générale pour un nouveau Programme Directeur d'Aménagement du Territoire.

Reste à noter que 50 % des coûts sont cofinancés par l'Union Européenne et uniquement 50 % restent à charge du DATer, qui doit cependant préfinancer toutes les dépenses.

Strategic Initatives

Le programme ENO a crée une approche complémentaire par rapport aux appels à projets courants. Il vise le développement des projets plus « top down ». Le DATer a pris l'initiative pour le suivi d'un projet stratégique : « Energetic Algae ». L'objectif de ce projet est d'exploiter le potentiel des algues comme énergie renouvelable à travers la création de réseaux de « know-how » et d'installations-pilotes pour le traitement des macro-algues comme des micro-algues.

Deux des projets mentionnées plus haut (ARBOR et WEASTFLOWS) sont des projets stratégiques.

Annual Event

L'événement annuel (Annual Event) s'est tenu à Manchester les 6 et 7 décembre 2010. Il a été placé sous le thème de l'innovation. Cet événement était une occasion pour les

participants de nouer de nouveaux partenariats pour les projets à venir et de s'informer sur les projets actuels. L'événement annuel a rassemblé plus de 355 personnes.

8.2 INTERREG C

L'objectif du Programme

L'objectif du programme est d'améliorer l'efficacité des politiques et des instruments de développement régional à travers des échanges d'informations et d'expériences ainsi que le partage de bonnes pratiques. Le budget FEDER du Programme est de 321 millions €. Ce programme INTERREG IVC de coopération interrégionale européenne rassemble les 27 Etats Membres de l'Union Européenne, ainsi que la Suisse et la Norvège.

www.interreg4c.eu

Au niveau du programme, 122 projets ont été approuvés jusqu'à fin 2010 avec un budget prévisionnel de 208 millions € FEDER.

Comités de suivi

Le 28 et 29 juin 2010, une réunion du Comité de suivi s'est tenue à Madrid sous la présidence de l'Espagne. Sept projets de capitalisation ont été approuvés, dont le projet « **EU2020 going local** » avec la participation du DATer en coopération avec PRO-SUD.

La réunion du Comité de suivi les 25 et 26 octobre à Bern avait un caractère stratégique et discutait de l'évaluation intermédiaire et de l'orientation du prochain appel à projets.

Projet EU2020 going local

Le DATer a organisé les 28 et 29 janvier 2010 ensemble avec PRO-SUD et la CIPU, ainsi qu'avec l'Observatoire de la Compétitivité une conférence européenne sur la stratégie de Lisbonne, qui est devenue la stratégie Europe 2020 et son implémentation dans la politique des communes.

Le projet a été lancé officiellement du 1er au 3 novembre 2010 à Riga, avec la participation du DATer ainsi que de 2 représentants du PRO-SUD. Le projet vise à s'échanger sur de bonnes pratiques en matière de production d'énergies renouvelables. Les informations sont également transmises au Syviccol ainsi qu'à l'Observatoire de la Compétitivité.

Assistance au développement des projets

Le DATer fait fonction de Point de Contact pour le programme INTERREG C au Luxembourg. Dans ce cadre, les institutions et partenaires potentiels ont reçu des informations plus détaillées sur le programme et sont soutenus dans la recherche de partenaires européens. En même temps, des contacts ont été tissés pour les projets européens à la recherche de partenaires luxembourgeois.

8.3. Le programme INTERACT

L'objectif du Programme :

L'objectif du programme est de soutenir la coopération territoriale européenne en fournissant de l'assistance aux opérateurs afin d'assurer et d'augmenter la gestion efficace des programmes de coopération territoriale et d'améliorer la compétence au niveau de la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale. Le budget FEDER du Programme est d'environ 34 millions €

www.interact.eu

Aussi, pour l'année 2010, deux thèmes avaient une importance plus particulière : L'initiative KEEP (Knowledge and Expertise in European Programmes), dont le DATer est membre de la task force, et la participation à l'élaboration des stratégies macro-régionales.

Une réunion du comité de suivi a eu lieu les 18 et 19 novembre 2010 à Valencia.

8.4. ORATE / ESPON

Le DATER est responsable de la coordination du programme ESPON (en français: ORATE - Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen).

ESPON est un réseau d'observation sur l'aménagement et la cohésion du territoire européen ainsi qu'un programme de recherche appliquée dans le domaine de l'aménagement du territoire. L'objectif du programme est de fournir aux décideurs politiques européens, tant aux niveaux national que régional, de nouvelles connaissances sur les structures, tendances et perspectives territoriales ainsi que le constat des incidences des politiques qui ont déjà été appliquées aux régions et territoires européens.

ESPON 2007-2013 est un outil d'information pour l'élaboration de politiques, à la fois pour tous les états membres de l'UE, les pays de l'AELE participant au programme (Suisse, Norvège, Islande et Liechtenstein) et pour la Commission Européenne.

La clôture du programme **ESPON 2000-2006** a été a présentée à la Commission Européenne en mars 2010. En décembre 2010, l'Autorité de Gestion a reçu confirmation de l'acceptation formelle de la clôture du programme de la part de la Commission Européenne ***et lui a versé le solde de la contribution FEDER.***

En ce qui concerne le programme ESPON 2013, deux appels à projets ont conduit à l'approbation de 13 nouveaux projets en 2010 (2 projets de recherche appliquée, 8 projets de diagnostics territoriaux ciblés et 3 activités transnationales conduites par les points de contact nationaux). Trois projets résultant d'appels en 2010 restent en instruction. Au début de 2011 un total de 42 projets sera par conséquent en cours (Priorité 1 : 25 projets ; Priorité 2 : 10 projets ; Priorité 3 : 2 projets ; Priorité 4 : 5 projets) parmi lesquels ***10 projets ont soumis leur rapport final en 2010*** et seront finalisés et clôturés en 2011.

Le comité de pilotage s'est réunit 4 fois en 2010 et a mené 11 procédures d'approbation écrites afin d'assurer le suivi du Programme. Le comité de concertation avec la Commission Européenne s'est réuni 3 fois.

De plus, cette année, ESPON a renforcé ses activités de communication/promotion et de capitalisation des résultats sur la base des outils suivants :

- édition de 6 newsletters,
- éditions de 8 communiqués de presse,
- édition des 3 nouvelles publications « ESPON Synthesis Report n° 1», « ESPON Scientific Report n° 1» et « Territorial Observations n° 3 on Economic Performance».

Deux séminaires se sont tenus respectivement en Espagne (9-10 Juin 2010) et en Belgique (17-18 Novembre 2010). De plus, trois workshops d'envergure européenne furent organisés à Pècs (Hongrie) et à Luxembourg ainsi que 2 journées d'information à Bruxelles lors de l'ouverture des appels à projets. Ces évènements ont réuni un total de 905 participants.

En mai 2010, le Commissaire à la politique régionale Johannes Hahn a rendu visite à l'unité de Coordination ESPON à Esch-sur-Alzette afin d'entamer le dialogue avec la Commission Européenne sur l'architecture du Programme ESPON après 2013.

www.espon.eu

ESPON Contact Point

Le Point de contact ESPON au Luxembourg est le principal interlocuteur des acteurs nationaux pour les questions européennes de développement spatial. Par le biais de lettres d'informations régulières et de son site internet, il tient informé les acteurs locaux et nationaux ainsi que les chercheurs des actualités du programme ESPON (www.espon.lu).
Afin de faciliter l'émergence d'un débat national sur les implications territoriales des politiques européennes, il organise et participe également à des conférences. « EU 2020 & Territoires : quel positionnement pour le Luxembourg ? Points de vue d'ESPON et de décideurs » était ainsi l'intitulé d'une conférence organisée le 25 novembre 2010. A cette occasion, des chercheurs ainsi que des représentants du niveau communal, national et européen ont pu s'échanger sur la dimension territoriale de la stratégie EU 2020 au Luxembourg.

Le Point de contact poursuit ses partenariats avec les autres points de contact nationaux des programmes INTERREG ainsi qu'avec la CIPU (notamment sur le projet de l'observatoire Belval).

En 2010, des chercheurs du CEPS et/ou de l'Université du Luxembourg participaient à trois projets de recherche ESPON, dont le projet METROBORDER (voire 7.2.).

8.5. URBACT

Le Grand-Duché de Luxembourg participe également au programme européen Urbact II, alors qu'il était absent, pour des raisons techniques, du programme Urbact I. A côte de la Ville de Luxembourg, le DATer représente régulièrement le Luxembourg aux réunions du groupe de pilotage du programme URBACT ll.

8.6. COCOF

Dans sa fonction d'autorité de gestion du Programme ESPON/ORATE, et de par sa participation aux Programme Interreg B, C, Interact et Urbact, le DATer participe au comité COCOF (Comité de Coordination des Fonds structurels) et au TCUM (Territorial cohesion

and Urban Matters Committee). Le COCOF traite les questions techniques de la gestion et de l'implémentation des fonds structurels.

8.7. Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT)

Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) est un instrument juridique afin de faciliter la coopération transfrontalière et internationale. La motivation pour l'élaboration de ce règlement trouve son origine dans les difficultés répétées rencontrées par les opérateurs de projets transfrontaliers pour régler certaines questions et certains problèmes provenant de la juxtaposition de droits nationaux différents.

Le Département de l'aménagement du territoire est l'autorité de notification au sens du règlement européen 1082/2006 et conduit la procédure menant à la création de GECT comportant des membres luxembourgeois.

Plusieurs GECT comportant des membres luxembourgeois existent ou sont en phase de création:

- Le GECT Autorité de Gestion du programme Interreg IV A Grande Région. Ce GECT a été crée le 29 mars 2010, il a son siège à Metz, et est donc de droit français.
- Un GECT pour l'implémentation des projets communs du côté de Belval, de la Haute Vallée de l'Alzette et du Pays Haut, avec comme partenaires luxembourgeois les quatre communes de l'agglomération d'Esch-sur-Alzette ainsi que les principaux ministères concernés par le dossier Belval est en cours de finalisation (voire 3.1.). Une déclaration politique dans ce sens a été signée lors de la visite du ministre français, M. Mercier, en tout début de l'année 2010.
- Le 11^{e} Sommet de la Grande Région, sous présidence luxembourgeoise, a pris la décision politique de la mise en place d'un GECT « Grande Région » et de lui conférer la charge d'assumer le secrétariat de la coopération politique et institutionnelle du Sommet de la Grande Région. Suite à l'avancée des travaux au cours du 12^{e} Sommet sous présidence sarroise, les procédures de mise en place de ce GECT seront lancées sous peu.
- Un GECT international comportant au moins 11 (ou plus) Etats européens sera créé pour porter le « European Urban Knowledge Network ».

8.8. Plateforme pour des programmes européens

Vu le caractère intégré des programmes INTERREG et les stratégies et thèmes horizontaux (EU2020, changement climatique, innovation, etc.) qui fournissent le cadre politique pour plusieurs des programmes européens, le DATer a proposé de développer un concept pour une plateforme pour ces programmes. La plateforme se compose d'une banque de données pilote des projets avec des partenaires luxembourgeois des programmes européens avec une dimension spatiale, un module pour l'échange d'expérience et la formation continue et un module communication pour conférer plus de visibilité aux activités des programmes européens. Un prototype d'une banque de données a ainsi été élaboré.

Pour une utilisation optimale des fonds européens disponibles, il est, en effet, nécessaire de dégager des synergies et des complémentarités entre les différents Fonds au niveau des projets.

8.9. La future Politique de Cohésion

Le Département de l'aménagement du territoire est autorité partenaire dans 3 programmes Interreg et autorité de gestion pour ESPON (voir ci-devant les chapitres afférents). Il participe à ce titre aux réflexions qui sont menées à travers l'Europe sur les futures orientations des Fonds structurels pour la période de programmation 2014-2020. Cette réflexion est menée de concert avec les autres départements ministériels bénéficiant de Fonds structurels.

Outre un certain nombre d'événements informels, il convient de citer deux enceintes dans lesquelles se poursuit la discussion :

- un Groupe de Haut Niveau, composé de fonctionnaires, qui s'est réuni 5 fois au cours de l'année et a abordé des thèmes particuliers;
- deux réunions ministérielles, l'une à Zaragoza les 18 et 19 février, l'autre les 22 et 23 novembre 2010 à Liège.

Les thèmes discutés en priorité sont l'apport de la politique de cohésion à la stratégie Europe 2020, une efficacité renforcée grâce à une conditionnalité spécifique à la Politique de Cohésion et la simplification des procédures administratives.

9. La formation et la coopération universitaire

9.1. Formation continue

Sur initiative du DATer, l'Université du Luxembourg a lancé au mois de novembre 2006 un programme de formation continue en aménagement du territoire ayant pour but la préparation aux exigences de la nouvelle loi de 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. Cette formation s'adresse surtout à des architectes, urbanistes et géographes du Luxembourg et de la Grande Région disposant d'un diplôme universitaire et exerçant leur pratique dans le domaine de l'aménagement local et régional. Un autre public cible concerne les ingénieurs-techniciens communaux qui disposent d'expériences dans le domaine de l'aménagement communal.

Dispensée en langues allemande et française, la formation prévoit plus de 150 unités d'enseignement de 45 minutes et complétés par des séminaires intensifs.

La formation a progressivement été optimisée aux vues des enseignements acquis et elle a notamment été complétée par l'intégration de cours portant sur les avant-projets de 4 plans directeurs sectoriels primaires.

Le DATer participe activement aux enseignements dispensés.

9.2. « Master in European Sustainable Spatial Development and Analysis »

Depuis 2004, le DATer a participé activement au montage d'un Master en aménagement du territoire intitulé « Master in European Spatial Development and Analysis » à l'Université du Luxembourg. Le lancement de la première année du Master a eu lieu à la rentrée académique 2007.

La création de ce Master a été nécessaire au développement d'une nouvelle culture d'aménagement/développement durable du territoire au Luxembourg. Elle permet non seulement de former des spécialistes de haut niveau en la matière, pouvant notamment intégrer les instances européennes de même qu'étatiques et communales concernées, mais elle contribue aussi largement au développement de liens sur le plan universitaire européen et, à travers les interactions à la fois inévitables et souhaitables avec ESPON/ORATE, à l'ancrage d'ESPON/ORATE au Luxembourg.

Le DATer participe activement aux enseignements dispensés sur les deux années du Master.

DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT

Table des matières

1. La politique générale du Département de l'environnement 46

1.1. Application et intégration du principe de développement durable 46

1.2. Agenda 21 local – le développement durable au niveau communal 47

1.3. Information et sensibilisation du public 47

1.4. Lutte contre le changement climatique 48

1.5. Protection de la nature et des ressources naturelles 54

1.6. Promotion du partenariat Etat-communes en matière d'environnement naturel 54

1.7. Mesures et instruments en matière de protection du paysage 55

1.8. Instauration d'un système de cofinancement des projets d'ONG 55

1.9. Fonds pour la Protection de l'Environnement 56

2. Statistiques de l'environnement 58

2.1. Indicateurs de Développement Durable et projet « PIBien-être » 58

2.2. Changement climatique 59

2.3. AEE – The European Environment – State and Outlook 2010 (SOER2010) 60

2.4. Autres activités 60

3. Législation environnementale et Conseils Environnement UE 60

3.1. Lois et règlements grand-ducaux publiés au Mémorial en 2010 60

3.2. Projets de loi soumis à la procédure d'approbation 62

3.3. Conseils Environnement en 2010 : 15 mars, 11 juin, 14 octobre et 20 décembre 64

3.4. Principaux textes communautaires publiés ou adoptés en 2010 67

4. Agréments délivrés dans le domaine de l'environnement humain et naturel 67

5. La direction de l'Administration de l'environnement 67

5.1. La réorganisation de l'Administration de l'environnement 67

5.2. Le bâtiment Belval 68

5.3. La révision de la structure informatique de l'Administration de l'environnement 68

6. Le Service "registre national d'émissions de gaz à effet de serre" 69

6.1. L'échange de quotas de gaz à effet de serre 69

7. Le Service « Produits chimiques et substances dangereuses » 71

7.1. REACH (Enregistrement, évaluation, autorisation et restrictions applicables aux substances chimiques) 71

7.2. CLP (Classification. étiquetage et emballage des substances et des mélanges) 74

8. Le Service Agréments et management environnemental 75

9. La Division des Etablissements Classés 76

9.1. La législation relative aux établissements classés 76

9.2. Nombre de dossiers traités par an, tous types d'établissements 76

9.3. Unité contrôle et inspections 77

9.4. Accès du public à l'information en matière d'environnement 78

9.5. Unité « agriculture, industrie alimentaire et tourisme » 79

9.6. Unité Traitement de déchets 79

9.7. Unité « construction, infrastructures, artisanat et loisirs » 81

9.8. Unité « Immeuble et Gestion de l'Energie » 83

9.9. Unité « Industries » 83

9.10. Unité « Transports et approvisionnement » 84

9.11. Unité « SEVESO » 84

9.12. Dossiers soumis au règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés (EIE) 85

9.13. Service des plans de prévention et de gestion des déchets des établissements classés 86

9.14. Collaboration avec d'autres administrations 88

10. Division de l'air et du bruit 89

10.1. Service du bruit 89

10.2. Services des économies d'énergie 91

10.3. Service des émissions 93

10.4. Service surveillance et contrôle de la qualité de l'air 98

11. La Division des déchets **103**

11.1. Les activités dans le domaine législatif et réglementaire 103

11.2. Les émissions de gaz à effet de serre en provenance des déchets 105

11.3. Les actions de formation, d'information et de sensibilisation dans le domaine de la gestion des déchets 105

11.4. Les actions de formation 106

11.5. L'analyse des déchets ménagers résiduels et encombrants 2009/2010 106

11.6. Les déchets organiques 107

11.7. Les résidus d'épuration des eaux usées 108

11.8. Les parcs à conteneurs 109

11.9. Les déchets d'emballages 109

11.10. Les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) 111

11.11. Les véhicules hors d'usage (VHU) 112

11.12. Les actions de la SuperDrecksKëscht 112

11.13. Les déchets inertes 114

11.14. Les transferts de déchets 115

11.15. Le service des sites contaminés 117

12. Administration de la nature et des forêts **118**

12.1. La Direction 118

12.2. Le Service des forêts 134

12.3. Le Service de la nature 143

12.4. Les arrondissements 149

1. La politique générale du Département de l'environnement

1.1. Application et intégration du principe de développement durable

La loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable a donné une base légale au Plan national pour un développement durable, a institué le rapport national sur la mise en œuvre du développement durable, a instauré un Conseil Supérieur pour le Développement Durable et a créé une Commission Interdépartementale pour un Développement Durable composée de délégués des départements ministériels clés devant veiller à l'intégration du concept de la durabilité dans les politiques sectorielles.

Le projet de Plan national pour un développement durable (PNDD) élaborée par la Commission Interdépartementale du Développement Durable (CIDD), a été adopté par le Conseil de Gouvernement en date du 26 novembre 2010.

La réflexion et les travaux au sein de la CIDD se sont poursuivis quant à la construction d'un nouveau jeu d'indicateurs de développement durable. Les travaux y relatifs suivent une logique double : les indicateurs doivent être définis de manière prioritaire en fonction des objectifs et des mesures du projet de PNDD et ils doivent être en cohérence avec les indicateurs utilisés pour d'autres exercices, notamment avec le système d'indicateurs retenus pour le plan national de réformes visant la mise en œuvre de la stratégie Europe 2020.
Dans l'élaboration du nouveau jeu d'indicateurs, le Département de l'environnement du ministère du Développement durable et des Infrastructures bénéficie du soutien de l'office statistique européen (EUROSTAT).

Le Conseil Supérieur pour le Développement Durable (CSDD) constitue l'organe de réflexion, de discussion et de conseil en matière de développement durable. Il est en premier lieu un forum de discussion où le débat contradictoire et direct au sujet des actions du Gouvernement en matière de développement durable doit trouver sa place. Le secrétariat du CSDD est assuré par le Département de l'environnement du ministère du Développement durable et des Infrastructures chargé de la coordination interministérielle du développement durable.
Conformément à la loi du 25 juin 2004, le CSDD a présenté son avis sur le projet de PNDD. Les travaux au sein du groupe de travail initié par le CSDD et constitué de représentants d'institutions de recherche (CRTE et Université du Luxembourg) et d'administrations publiques en vue de l'élaboration d'une empreinte écologique du Luxembourg, ont abouti à la présentation du rapport public en collaboration avec le ministère du Développement durable et des Infrastructures, ainsi que à la mise en ligne d'un site Internet www.myfootprint.lu. Le rapport public a été présenté et a fait l'objet d'un atelier de travail auquel ont participé des représentants d'administrations, d'institutions de recherche et d'organisations non gouvernementales. Par ailleurs, le CSDD a contribué aux travaux dans le cadre de la mission dont le Gouvernement a chargé le CES et le CSDD pour développer un indicateur composite du bien-être au-delà de l'indicateur traditionnel PIB/tête en vue de la mesure du progrès de la société et du bien-être dans une optique de long terme. Dans ce contexte, le CSDD a participé, respectivement organisé des conférences sur les indicateurs de développement durable (avec M. Philipe Le Clézio, rapporteur au Conseil Economique, Social et Environnemental français) et sur la thématique « Avoir plus ou être mieux ou Comment mesurer le bonheur » (avec le philosophe Patrick Viveret), ainsi que trois ateliers de travail sur les sujets suivants : « Vers la réforme du système de comptabilité national et du PIB », « Vers un développement durable au Luxembourg » et « La notion de la qualité de vie ».

1.2. Agenda 21 local – le développement durable au niveau communal

Les communes sont des acteurs privilégiés d'une politique nationale vers un développement durable. C'est pourquoi le Département de l'environnement a encouragé financièrement les actions locales et régionales programmées en vue de développer le potentiel des communes comme instruments du développement durable.

Les projets suivants ont ainsi bénéficié d'une aide financière en 2010 (total des aides allouées: 105.000 €):

- Cadastre des biotopes protégés (SICONA Ouest)
- Naturpark-Erlebnisprogramm (Naturpark Our)
- Nature for people (SICONA)
- Campagne en matière d'économie d'énergie (STEP)
- Campagne en matière d'économie d'énergie (A.C. Rumelange)
- Komm spuer mat (Syndicat intercommunal «de Réidener Kanton», NP Uewersauer)
- Campagne en matière d'économie d'énergie (A.C. Remich)

1.3. Information et sensibilisation du public

La préservation de l'environnement concerne chaque citoyen. Afin de faire progresser l'engagement de chacun, l'Etat se doit de rendre accessible au public les informations en matière d'environnement.

1.3.1. Oeko-Foire

Cette année, le stand d'exposition du ministère du Développement durable et des Infrastructures à l'Oeko-Foire, qui a eu lieu du 17 au 19 septembre à Luxexpo au Kirchberg, a eu comme sujet le Partenariat pour l'environnement et le climat.
Le Partenariat pour l'environnement et le climat est un processus de concertation destiné à aboutir à l'élaboration du 2ème plan d'action national de réduction des émissions de CO_2 et du plan national d'adaptation au changement climatique. Il groupe tant les représentants des ministères concernés que ceux des syndicats, du patronat, du Syvicol et des ONGs.
Le stand à l'Oeko-Foire a présenté les travaux des quatre groupes de travail constitués par le ministère et ses partenaires : urbanisme, logement et bâtiments ; mobilité ; énergie et écotechnologies ; biodiversité, forêt, eau et agriculture. L'objectif principal du stand a été de susciter la participation active des visiteurs de l'Oeko-Foire à ces travaux.
S'étendant sur quelque 130 m^2, le stand a permis aux visiteurs de s'informer sur la nature du Partenariat et d'exprimer sur des bloc-notes géants et des cartes postales, toute opinion, idée ou suggestion sur les thématiques suivantes : la mobilité, l'urbanisme, l'énergie et la biodiversité, le tout bien entendu dans la perspective de la lutte contre le changement climatique et des mesures concrètes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
Encadrés par les spécialistes du ministère, les plus jeunes ont pu répondre à une multitude de questions dans des cahiers à dessin qui leur étaient offerts ou simplement démontrer leur talent artistique en peinture.

1.3.2. Le réseau des centres d'accueil

En avril 2010, le nouveau Centre d'accueil Mirador a inauguré son sentier pédagogique à Steinfort. Pour accentuer ses efforts de sensibilisation pour la protection de la nature, le Département de l'environnement a décidé de la mise en réseau des 4 centres d'accueil actuels de l'Administration de la nature, à savoir le «Waldentdeckungszentrum Burfelt », le Centre d'accueil « Ellergronn » à Esch/Alzette, le Centre « A Wiewesch » à Manternach et « Mirador » à Steinfort. Les centres sont situés dans ou près de zones protégées importantes, et destinés à accueillir le visiteur pour le guider dans la nature.

Au total en 2010, plus de 15'000 visiteurs sont passés par ces 4 centres. Plus de 220 activités pédagogiques pour enfants et jeunes sur demande (groupes loisirs et classes scolaires) y ont été organisées par l'Administration de la nature et des forêts ou par des partenaires externes. A coté des visites guidées sur demande pour les « groupes adultes », nouvellement mises en place en 2010, les centres ont offert 46 visites guidées publiques sur des sujets différents.
Les sujets thématiques se réfèrent à la protection de la nature dans la zone protégée spécifique, aux éléments et milieux naturels spécifiques de la région (les animaux indigènes, l'eau, la forêt, ..), ainsi qu'à l'interaction homme-nature, l'utilisation (durable) des ressources et matières naturelles: anciennes mines ou carrières, production de lin, taillis de chêne, techniques traditionnelles, production d'aliments tels que jus de pommes, miel, viande des réserves naturelles, …

Une cellule de coordination des centres d'accueil, composée d'un responsable du Département de l'environnement et de deux responsables au niveau de la direction de l'Administration de la nature et des forêts, a été créée. Elle a comme missions l'augmentation de la visibilité de l'offre par des mesures PR ciblées pour l'ensemble des centres, le soutien du développement de l'offre, la planification et la coordination des centres au niveau national et le développement infrastructurel de ceux-ci. La cellule de coordination a développé des liens de travail avec l'Office national du Tourisme, avec les acteurs locaux tels que le Leader Miselerland, ORTAL, la maison écologique du parc Hosingen et avec d'autres acteurs dans le milieu de l'éducation à l'environnement et de la nature et au développement durable.
En 2010, maintes réunions de service locales avec les responsables des 4 centres d'accueil opérationnels ont permis de concrétiser un concept de fonctionnement interne qui devra être finalisé en 2011.
Les efforts se sont concentrés sur le développement des 4 nouveaux centres, primordialement du Centre Haff Remich, au concept de l'exposition et de son implantation dans le bâtiment. Le bureau Hermann et Valentiny a été chargé de sa mise en œuvre. A Berdorf, la commune a acquis en 2010 une maison destinée à abriter, après sa rénovation, un centre pour la région du Müllerthal. La planification des centres au Château de Schoenfels, et au Waldhaff est à un stade précoce.

1.4. Lutte contre le changement climatique

1.4.1. Négociations internationales

Sur la scène internationale, l'année 2010 a été marquée par la 16ème conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP16) / 6ème conférence des parties agissant comme réunion des parties au titre du Protocole de Kyoto (COP/MOP6), laquelle s'est tenue du 29 novembre au 10 décembre à Cancun. Le Luxembourg a été représenté au segment ministériel par Monsieur Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures.
Après l'échec de la conférence de Copenhague fin 2009, la conférence de Cancun, en adoptant une série de décisions importantes pour la période post-2012, a permis de concrétiser et d'opérationnaliser un certain nombre de dispositions de l'accord non contraignant de Copenhague. Elle a ainsi réussi à restaurer la confiance dans le processus de négociation multilatérale et à confirmer le rôle central de la convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.
Alors que l'Union européenne a toujours affiché l'objectif de voir les négociations aboutir à un accord juridiquement contraignant, ambitieux et à participation globale, il était entendu qu'un tel accord n'allait pas pouvoir être conclu à Cancun, mais allait plutôt émerger au bout d'un long processus de conférences allant bien au-delà de celle ayant lieu en Afrique du Sud fin 2011 (Durban).

Bien que les décisions les plus importantes soient reportées à 2011 voire au-delà, des avancées non négligeables ont pu être atteintes à Cancun :
La « vision commune » devant guider les efforts de toutes les Parties, se base sur le double précepte d'une limitation de l'augmentation de la température moyenne globale à 2° Celsius par rapport à l'époque préindustrielle et d'une révision de cet objectif entre 2013 et 2015 à la lumière des nouvelles connaissances scientifiques (GIEC). La conférence des Parties a ainsi reconnu que les efforts de réduction des émissions actuellement annoncés devront être renforcés. La décision quant au pourcentage de réduction des émissions mondiales nécessaire à l'horizon 2050 et à l'année à partir de laquelle les émissions mondiales devront cesser d'augmenter a cependant été reportée à la conférence des Parties de Durban.
Les objectifs de réduction des pays industrialisés (annexe I) notifiés dans le cadre de l'Accord de Copenhague ont été ancrés dans le processus de la Convention-cadre, au même titre que les actions de réduction des émissions des pays en développement.
Il a par ailleurs été décidé que les dispositions relatives à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions allaient être améliorées. Cela vaut aussi pour l'assistance fournie aux pays en développement (assistance financière, technique et en matière de renforcement des capacités).
L'UE reste convaincue que, pour respecter l'objectif précité des 2° Celsius, il est indispensable que les émissions mondiales de gaz à effet de serre culminent au plus tard en 2020, et qu'elles soient réduites, d'ici 2050, d'au moins 50% par rapport aux niveaux de 1990. Quant à ses propres engagements, l'UE s'est d'ores et déjà engagée unilatéralement à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020 par rapport aux niveaux de 1990 et a souligné sa volonté de porter cette réduction à 30% pour autant que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions comparables.

D'autres avancées de Cancun concernent :

- La création d'un cadre pour l'adaptation (Adaptation Framework) afin d'améliorer la planification et la mise en œuvre des actions d'adaptation, en particulier dans les pays les plus pauvres et les plus vulnérables (notamment moyennant des plans nationaux d'adaptation). Un comité de l'adaptation (assistance technique aux pays, partage de bonnes pratiques, etc.) sera créé. Sa composition et les modalités de fonctionnement restent à préciser.
- Assistance financière aux pays en développement, avec 3 volets :
  (1) financement de mise en œuvre rapide. L'engagement collectif des pays industrialisés de fournir 30 milliards de $US durant la période 2010 à 2012 aux pays en développement (fonds nouveaux et additionnels) a été confirmé à Cancun (la contribution de l'Union européenne s'élève à 2,4 milliards €, celle du Luxembourg à 9 millions €, montant strictement additionnel à l'aide publique au développement existante.)
  (2) financement à long terme de la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement. L'engagement collectif des pays industrialisés de fournir 100 milliards de $US par an à partir de 2020 a été confirmé.
  (3) Création du « Green Climate Fund » pour appuyer les actions d'adaptation dans les pays en développement. La question des sources de financement du fonds, dont la gestion sera effectuée pendant les 3 premières années par la Banque mondiale, devra encore être réglée.
- Assistance technique et en matière de renforcement des capacités aux pays en développement : mise sur pied du « technology mechanism » pour aider le développement et le transfert de technologie. Ce mécanisme sera composé d'un « Technology Executive Committee » (évaluation des besoins et élaboration de recommandations en matière de transfert de technologie) et d'un « Climate Technology Centre and Network » (mise en commun de réseaux / initiatives nationales, régionales ou sectorielles en matière de transfert de technologie ; encourager la collaboration entre secteur privé et secteur public)

Renforcement des capacités (appui aux institutions, mise à disposition de ressources financières)

- Réduction des émissions en provenance de la déforestation / dégradation des forêts (REDD+)
  Reconnaissance de la nécessité de limiter les émissions en provenance de la déforestation et de la dégradation des forêts dans les pays en développement en fournissant de l'aide financière et technique. Les pays en développement seront amenés à élaborer des plans d'action/stratégies de gestion forestière et d'appliquer des systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification des actions mises en œuvre (transparence).

1.4.2. Mesures contre le changement climatique et en faveur des énergies nouvelles et renouvelables

Le fonds de financement des mécanismes de Kyoto

Le fonds de financement des mécanismes de Kyoto (« fonds Kyoto ») a été créé par la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Le fonds Kyoto est alimenté, en application du principe du pollueur-payeur, par les recettes générées par le relèvement progressif des accises sur les carburants routiers (contribution changement climatique, mieux connue sous la dénomination « Kyoto-cent ») ainsi que par 40 % du produit de la taxe sur les véhicules routiers, deux mesures entrées en vigueur au 1er janvier 2007. Par ailleurs, le fonds Kyoto reçoit une dotation normale, qui en 2010, s'élevait à 11.000.000 euros.

Le fonds a pour objet de contribuer au financement des mécanismes de flexibilité de Kyoto et des mesures nationales qui sont mises en œuvre en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les engagements actuels sur les crédits du Fonds de financement des mécanismes de Kyoto s'élèvent à environ 183 millions d'euros. En 2010, les dépenses du fonds Kyoto s'élevaient à 39,65 millions d'euros, dont un tiers pour des mesures nationales (campagnes de sensibilisation, oekotopten.lu, prime CAR-e, prime CAR-e plus, aides financières pour les bus et véhicules utilitaires lourds respectant la norme Euro V, aides financières pour la promotion des appareils électroménagers réfrigérants A++), un tiers dans le cadre d'activités de projet de mécanisme de développement propre (MDP) dans des pays en voie de développement dans le but d'acquérir des réductions d'émissions certifiées, et un tiers dans le cadre de notre participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux. En 2010, un achat direct de droits d'émission d'une valeur de 30 millions d'euros a été effectué entre le Luxembourg et l'Estonie. Aucune dépense n'a été effectuée dans le cadre de projets de mise en œuvre conjointe (joint implementation).

Actuellement, le Luxembourg participe aux fonds carbone suivants :

Fonds Multilatéraux	**Participation**
WB Community Development Carbon Fund	10 millions USD
WB Biocarbon Fund	5 millions USD
EBRD Multilateral Carbon Credit Fund	10 millions EUR
ADB Asia Pacific Carbon Fund	15millions USD
EIB/WB Carbon Fund for Europe	10 millions EUR
TOTAL	**~ 43.0 millions EUR**

8 ERPAs (Emission Reduction Procurement Agreements) ont été signés à ce jour :

- projet « Nejapa Landfill in El Salvador », volume de 325.000 CERs (Certified Emission Reductions) ;

- projet concernant des éoliennes en Chine, signé avec une institution financière internationale pour un volume de 370.000 CERs ;
- projet concernant trois parcs éoliens en Chine, volume de 1.600.000 CERs ;
- projet « Milpillas Landfill Gas Recovery, Temixco, Mexico », 693.000 CERs;
- projet concernant la distribution de 12 millions de lampes CFL (Compact Fluorescent Lightbulbs) en Amérique Latine, volume total de 1.300.000 CERs ;
- trois ERPAs concernent des achats de CERs à la bourse (« spot CERs ») pour un volume de 395.000 CERs ;

Mesures nationales

Au niveau national, l'année 2010 a été marquée par le lancement du « Partenariat pour l'environnement et le climat », un processus de concertation destiné à aboutir à l'élaboration du 2ème plan d'action national de réduction des émissions de CO_2 ainsi qu'au plan national d'adaptation au changement climatique. Regroupant tant les représentants des ministères concernés que ceux des syndicats, du patronat, du Syvicol et des ONGs, ce processus est structuré autour des 4 axes d'intervention suivants :

- Développement urbain, logement et bâtiments
- Mobilité
- Energie et écotechnologies
- Biodiversité, forêt, eau et agriculture.

Ce processus devra avant tout permettre d'identifier les mesures concrètes de réduction des émissions de gaz à effet de serre dont le Luxembourg devra se doter à court et à moyen terme afin de respecter les objectifs fixés au niveau communautaire à l'horizon 2020.

Fin février 2010, le Conseil de Gouvernement avait marqué son accord au lancement du processus, lequel a été présenté à la Commission du Développement durable de la Chambre des Députés le 7 avril 2010. Un groupe de pilotage chargé d'orienter le processus et réunissant les 5 partenaires susmentionnés s'est réuni à 5 reprises. En octobre 2010, les quatre groupes de travail thématiques ont été lancés. Leurs réflexions, sous forme de propositions de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre, seront regroupées dans un document de synthèse à valider par les cinq partenaires. Ce document, suite à un processus de consultation du public et un débat d'orientation à la Chambre des Députés prévu en mai 2011, mènera au plan d'action susmentionné.

En outre, les travaux préparatoires au « pacte de collaboration » avec les communes qui s'engagent à contribuer activement à la protection du climat ont été entamés fin 2010.

Par ailleurs, l'année 2010 a été marquée au niveau national par la poursuite de la mise en œuvre du plan d'action de réduction des émissions de CO_2 que le gouvernement avait adopté en avril 2006 et complété en 2007. Ce plan comporte de nombreuses mesures aussi bien dans le domaine des transports que ceux du bâtiment, des énergies renouvelables, de l'industrie, ainsi que de l'information, de la sensibilisation, du conseil et de la formation en énergie, sans oublier le recours aux mécanismes de projet.

Les principaux champs d'action en 2010 sont les suivants :

- Economies d'énergie et oekotopten.lu

  Le guide d'achat online des produits les plus écologiques oekotopten.lu, initiative mise en œuvre ensemble avec le Mouvement écologique, a été complété courant 2010. Mis à jour, ce guide fournit des recommandations d'achat notamment pour les grands appareils ménagers tels les lave-linge et sèche-linge, lave-vaisselle, réfrigérateurs et congélateurs, fours et plaques de cuisson, en classant les appareils selon divers critères environnementaux. Il a été étendu en 2008 aux voitures, aux téléviseurs et aux lampes à

économie d'énergie, en 2009 aux vélos électriques, et en 2010 aux aspirateurs et aux imprimantes.

- Renforcement de la structure de conseil en énergie

  Le groupement d'intérêt économique dénommé « Myenergy GIE » créé en 2008 et devenu pleinement opérationnel en 2009 constitue la nouvelle structure nationale d'information, de conseil et de formation dans le domaine de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables. Myenergy, avec son équipe de conseillers en énergie, offre les prestations suivantes dans le cadre du conseil initial gratuit :

  - l'assainissement énergétique de maisons existantes,
  - la construction d'une maison à performance énergétique élevée,
  - la valorisation des sources d'énergie renouvelables,
  - les économies d'énergie au quotidien,
  - les modalités des aides financières,
  - la réglementation relative à la performance énergétique des bâtiments d'habitation.

  Myenergy est également amené à fournir un conseil politique au Département de l'environnement.

- Aides financières pour voitures économes en carburant

  Réservée dans un premier temps aux personnes physiques propriétaires d'une voiture, l'aide financière de 750 € intitulée prime CAR-e a été étendue aux personnes morales de droit privé par le règlement grand-ducal du 19 décembre 2008. Le règlement grand-ducal du 11 décembre 2009 a prolongé la prime CAR-e pour l'année 2010, avec toutefois un seuil des émissions de CO_2 abaissé de 120 g/km à 110 g/km pour les voitures mises en circulation à partir du 1er août 2010. Par ailleurs, moyennant une prime CAR-e doublée à 1 500 €, une incitation supplémentaire pour les voitures les plus économes en carburant (émissions de CO_2 ne dépassant pas 100 g/km) et dont la première mise en circulation a lieu en 2010 a été créée.

  Ce même règlement grand-ducal du 11 décembre 2009 a prolongé la prime à la casse intitulée prime CAR-e plus jusqu'au 31 juillet 2010 (date de 1ère mise en circulation). Elle s'applique lorsque l'acquisition d'une nouvelle voiture à faibles émissions de CO_2 s'accompagne simultanément de la mise hors circulation, à des fins de destruction, d'une ancienne voiture âgée de plus de 10 ans. Le montant de la prime CAR-e plus s'élève à 1 500 € lorsque les émissions de CO_2 de la nouvelle voiture ne dépassent pas 150 g/km. Au cas où les conditions pour l'obtention de la prime CAR-e sont respectées (120 g/km), le montant de la prime CAR-e plus s'élève à 1 750 €, menant à un montant cumulé de 2 500 €. Grâce à la prime CAR-e doublée à 1 500 € pour les voitures de moins de 100 g de CO_2/km, le cumul des deux primes peut atteindre 3 250 €.

  A noter qu'entre autres suite à l'introduction des primes CAR-e et CAR-e plus, et des campagnes de sensibilisation y relatives lancées à l'occasion des festivals automobile 2008, 2009 et 2010, les parts de marché des voitures à faible consommation de carburant ont connu une augmentation sensible. Près d'une voiture sur trois (31,7 %) immatriculée en 2010 présente des émissions inférieures ou égales à 120 g de CO_2/km, contre seulement 11,9% en 2007. Les parts de marché du segment des voitures de moins de 110 g de CO_2/km (seuil à respecter à partir du 1er août 2010 pour l'obtention de la prime CAR-e de 750 €) ont même doublé entre 2009 (7,5%) et 2010 (15,3%). L'introduction au 1er janvier 2010 de la prime CAR-e doublée à 1 500 € n'est pas non plus restée sans effet : en 2010, les 3 222 nouvelles voitures dont les émissions de CO_2 ne dépassent pas 100 g/km représentent déjà 6,5% des parts de marché, soit 8 fois plus qu'en 2009.

Les émissions moyennes de CO_2 des voitures en circulation au 1/1/2011 se situent à 163,9 g/km, en baisse de 9,6% par rapport à la valeur moyenne de l'ensemble des voitures en circulation au 1er janvier 2005. On constate également une baisse rapide des émissions de CO_2 moyennes des voitures neuves immatriculées chaque année : Cette valeur moyenne, pour l'année 2010, s'élève à 146,8 g de CO_2 par km parcouru, en baisse de 3,8% par rapport à la valeur moyenne des voitures nouvellement immatriculées en 2009, respectivement de 11,5% par rapport à la valeur moyenne de l'année 2007.

Un règlement grand-ducal du 17 décembre 2010 fixe les modalités de poursuite de la prime CAR-e pour 2011 :

- Période du 1er janvier au 31 juillet 2011 :
  - la prime CAR-e est reconduite avec les modalités précédemment en vigueur pendant les 7 premiers mois de 2011, la date de 1ère mise en circulation restant déterminante.
- Période du 1er août au 31 décembre 2011 :
  - les seuils des émissions de CO_2 sont revus à la baisse de chaque fois 10 g/km (100 g/km au lieu de 110 g/km pour la prime de 750 € ; 90 g/km au lieu de 100 g/km pour la prime de 1 500 €).
- Période du 1er janvier au 31 décembre 2011 :
  - le montant de la prime CAR-e est augmenté à 3 000 € pour les voitures 100% électriques ainsi que pour les voitures dont les émissions de CO_2 ne dépassent pas 60 g de CO_2 /km (par exemple voitures hybrides « plug-in »). Pour les voitures propulsées exclusivement par un moteur électrique, l'obtention de la prime de 3 000 € est liée à une obligation de souscrire à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100% de sources renouvelables au plus tard 6 mois avant la date d'introduction de la demande de la prime.

- Aides financières pour la promotion des appareils électroménagers réfrigérants à basse consommation d'énergie (A++)

  Le règlement grand-ducal du 30 décembre 2008 a introduit une aide financière, intitulée « PRIMe Cool », destinée à encourager le remplacement d'anciens appareils électroménagers par des appareils consommant moins d'électricité. Son montant s'élève à 100 ou 150 € en fonction du volume de l'appareil concerné. Sont concernés les réfrigérateurs, congélateurs et appareils combinés appartenant à la catégorie de rendement énergétique A++. Plus de 12 000 demandes de subside ont été traitées en 2010.

  La Prime Cool a été reconduite jusqu'au 31 juillet 2011.

- Régime d'aides pour les économies d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables dans le domaine du logement

  Le régime d'aides, modifié par le règlement grand-ducal du 20 avril 2009, reste d'application durant l'année 2010 pour les nouvelles maisons à performance énergétique élevée, l'assainissement énergétique de maisons existantes, et les installations techniques relatives à la génération d'énergie.

- A noter encore que le gouvernement est décidé à prendre un rôle actif dans le développement de l'électromobilité au sein du cadre communautaire. L'électromobilité ne doit pas être considérée comme moyen de transport unique, mais devra s'intégrer dans un concept de mobilité général. Afin de coordonner les actions permettant d'exploiter le potentiel de la mobilité électrique au Luxembourg, le département Centre de ressources des technologies pour l'environnement (CRTE) du Centre de Recherche Public Henri

Tudor a reçu le mandat de lancer un programme de recherche et d'innovation ayant comme objectif de mobiliser les compétences de ce secteur de la mobilité.

La Chambre des Métiers, en coopération avec le Département de l'environnement, l'energieagence et le CRTE, a organisé un nouveau cycle de formation pour les entreprises en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie et de mise en valeur des sources d'énergies renouvelables aboutissant à l'obtention du label « Energie fir d'Zukunft ».

L'ordre des Architectes et des Ingénieurs-conseils et le CRP Henri Tudor ont continué leur programme de formation « Constructions et Energies », en étroite collaboration avec l'Oeko-Zenter Lëtzebuerg, l'energieagence, l'Université du Luxembourg et notre département.

1.5. Protection de la nature et des ressources naturelles

1.5.1. Réalisation d'un cadastre de biotopes à protéger

Le Plan national concernant la protection de la nature, adopté par le Gouvernement en Conseil en date du 11 mai 2007, prévoit la réalisation d'un cadastre des biotopes à protéger en vertu de l'article 17 de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. La réalisation de ce cadastre fait suite à une revendication unanime des experts nationaux impliqués dans le processus d'élaboration du plan national en vue de préciser la mise en œuvre des dispositions de protection stricte des biotopes. Les travaux de terrain relatifs au cadastre des biotopes ont été finalisés en 2010.

1.5.2. Année internationale de la diversité biologique

L'année 2010 a été déclarée année internationale de la diversité biologique (AIB) par l'Assemblée générale de l'ONU. Les objectifs de l'AIB :

- Souligner l'importance de la biodiversité pour notre bien-être.
- Promouvoir les actions réalisées jusqu'à présent pour protéger la biodiversité.
- Encourager à redoubler nos efforts pour réduire le taux d'appauvrissement de la biodiversité.

Activités :

- Constitution d'un toolkit « Education à la Biodiversité »
- Concours artistique et Biodiversity show
- Lancement du monitoring national de diversité biologique
- Publication du livre grand format sur le réseau Natura 2000
- Célébration de la Journée mondiale de la diversité biologique

1.6. Promotion du partenariat Etat-communes en matière d'environnement naturel

Les communes, les syndicats de communes, les associations de la protection de la nature, l'Administration de la nature et des forêts (notamment son service Conservation de la Nature), le Musée National d'Histoire Naturelle, chacun dans les missions qui les concernent, sont appelés à coopérer en vue de la mise en œuvre de la politique de la protection de la nature du Département de l'environnement.

Les communes sont appelées à contribuer par leurs activités à la réalisation des objectifs de la protection de la nature de façon générale et sur le territoire communal en particulier.

Sur base des cinq conventions, le SICONA Ouest, le SICONA Centre, le Naturpark Uewersauer, le Parc naturel de l'Our et le SIAS, ont réalisé, pour un montant total de 530.000 EUR, des prestations en matière de protection de la nature pour le compte des

communes membres du syndicat, du syndicat lui-même, du Département de l'environnement ainsi que pour le compte de tiers.

1.6.1. L'observatoire de l'environnement naturel

Le rôle de l'observatoire est d'aider le ministre ayant l'environnement dans ses compétences et ses partenaires, notamment les communes et les syndicats communaux, à définir les orientations et le contenu de la politique en matière de protection de la nature et d'évaluer l'état de conservation du milieu naturel au Luxembourg. L'observatoire est également responsable du suivi du Plan national concernant la protection de la nature élaboré en vertu des articles 51 et 52 de la loi du 19 janvier concernant la protection de la nature.
L'observatoire a officiellement commencé ses activités en 2006 et a, en 2010, au cours de huit réunions traités les dossiers suivants :

- Révision du règlement grand-ducal du 22 mars 2002 instituant un ensemble de régimes d'aides pour la sauvegarde de la diversité biologique.
- Elaboration d'un système de compensation écologique « Oekobonus »
- Evaluation de la mise en œuvre des mesures de compensation
- Entrevue avec la Chambre de l'agriculture
- Evaluations des régimes d'aide et subsides agricoles
- Corridors écologiques

Le premier rapport de l'Observatoire de l'environnement naturel a été présenté en décembre 2009.

1.7. Mesures et instruments en matière de protection du paysage

1.7.1. Plan sectoriel « Grands ensembles paysagers et massifs forestiers

Depuis la première réunion du groupe de pilotage, chargé de la coordination de l'élaboration du Plan sectoriel « Paysages », du 16 janvier 2007, la méthodologie et les critères d'évaluation des paysages ont été adoptés et mis en pratique.

En 2009, les travaux se sont concentrés sur la rédaction de la partie règlementaire de l'avant-projet de plan.

1.8. Instauration d'un système de cofinancement des projets d'ONG

L'objectif général du crédit inscrit à l'article 15.0.33.005 du Département de l'environnement, et doté de 135.000 €, est d'encourager les activités des ONGs et des fondations d'utilité publique œuvrant dans le domaine de la protection de l'environnement au niveau national par leur contribution à la réalisation de la politique nationale et communautaire dans le domaine environnemental.

Les projets éligibles doivent se situer dans le cadre des priorités de la politique gouvernementale en matière de protection de l'environnement humain et naturel et de développement durable, à savoir:

- la sauvegarde de la diversité biologique;
- la lutte contre le changement climatique;
- l'amélioration de la qualité de l'air;
- la réduction des déchets;
- l'utilisation rationnelle et la protection du sol;
- l'intégration de la dimension environnementale dans l'économie (en particulier les PME de l'artisanat et du secteur tertiaire), l'agriculture, l'habitat et l'urbanisme.

Pour l'année 2010, les 7 projets suivants ont été retenus:

- Energy light – Emweltberodung Letzebuerg EBL;
- Erhalen vun der Biodiversität – Ecole Nature Lasauvage;
- Countdown 2010 - Hëllef fir d'Natur;
- Fit by nature - Hëllef fir d'Natur;
- Nohalteg Entwécklung: vunn Theorie zur Praxis - Mouvement Ecologique;
- Erfassung und Sicherung von Feldgehölzen - Hëllef fir d'Natur;
- Spring alive - Lëtzebuerger Natur- a Vulleschutzliga.

1.9. Fonds pour la Protection de l'Environnement

1.9.1. Répartition des dépenses pour 2010 du Fonds pour la Protection de l'Environnement

Le Fonds pour la Protection de l'Environnement a été institué par la loi modifiée du 31 mai 1999 et a pour objet:

- la prévention et la lutte contre la pollution de l'atmosphère, le bruit et le changement climatique;
- la prévention et la gestion des déchets;
- la protection de la nature et des ressources naturelles;
- l'assainissement et la réhabilitation de sites de décharge de déchets et de sites contaminés;
- l'utilisation rationnelle de l'énergie et la promotion des énergies nouvelles et renouvelables.

Les dépenses effectuées au courant de 2010 sur les crédits du Fonds pour la Protection de l'Environnement s'élèvent à 16 489 031.- euros et se répartissent de la façon suivante:

- lutte contre la pollution de l'atmosphère, le bruit, le changement climatique ainsi que l'utilisation rationnelle de l'énergie et la promotion des énergies nouvelles et renouvelables: 1 742 936.- euros;
- prévention et gestion des déchets: 14 134 705.- euros;
- protection de la nature et des ressources naturelles: 611 390.- euros.

Le ministre est autorisé à imputer sur ce fonds:

a) la prise en charge jusqu'à 100% des dépenses relatives, dans l'un des domaines dont question ci-dessus, aux projets reconnus d'intérêt public par le Gouvernement en Conseil;
b) la prise en charge jusqu'à 100 % des dépenses relatives au système de gestion des déchets problématiques en provenance des ménages uniquement;
c) une aide pouvant être portée au maximum jusqu'à 66 % du coût de l'investissement concernant la réalisation de projets de compostage et/ou de bio-méthanisation de déchets organiques et de boues d'épuration à caractère régional;
d) une aide pouvant être portée au maximum jusqu'à 50 % du coût de l'investissement concernant l'assainissement et la réhabilitation de sites de décharge de déchets ou de sites contaminés, en application de l'article 16 point 3. de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;
e) une aide pouvant être portée au maximum jusqu'à 40 % du coût d'investissement pour les parcs à conteneurs communaux et intercommunaux permettant la collecte séparée des déchets ménagers et assimilés et conformes au règlement grand-ducal du 1er décembre 1993 relatif à l'aménagement et à la gestion des parcs à conteneurs destinés à la collecte sélective de différentes fractions de déchets ménagers, encombrants ou assimilés;

f) une aide pouvant être portée au maximum jusqu'à 25 % du coût d'investissement des infrastructures intercommunales d'élimination des déchets ménagers et assimilés, y compris les ouvrages techniques annexes, ainsi que du coût des adaptations des installations existantes à de nouvelles technologies et à des normes plus sévères de protection du sol, des eaux, de l'air et en matière de gestion des déchets;
g) une aide pouvant être portée au maximum jusqu'à 50 % du coût d'investissement dans des travaux d'infrastructure ainsi que les frais d'études et dépenses connexes y relatifs pour d'autres projets dans les différents domaines de la protection de l'environnement précisés par la loi, en tenant compte des contraintes suivantes:
   (1) les promoteurs des projets devront être une ou plusieurs communes, un syndicat de communes, un établissement public ou un établissement d'utilité publique;
   (2) les projets devront répondre aux orientations, aux critères et aux normes prescrits par la législation et la réglementation nationales et internationales en matière de protection de la nature et des ressources naturelles, de lutte contre la pollution atmosphérique et le bruit, de lutte contre le changement climatique, de protection des eaux, de prévention et de gestion des déchets, d'assainissement et de réhabilitation de sites de décharge de déchets et de sites contaminés, d'utilisation rationnelle de l'énergie et de promotion des énergies nouvelles et renouvelables;
   (3) l'aide devra être modulée en fonction des critères généraux suivants considérés soit séparément, soit conjointement:
      - le caractère local, régional, national ou international du projet;
      - le caractère exemplaire, innovateur, préventif ou contraignant du projet;
h) une aide pouvant être portée au maximum jusqu'à 75% du coût d'investissement dans des travaux d'aménagements, des frais d'études et des acquisitions de terrains en vue de la constitution du réseau de zones protégées conformément à l'article 2 de la loi concernant la protection de la nature;
i) une aide pouvant être portée au maximum jusqu'à 50% du coût d'investissement dans des travaux d'aménagements, des frais d'études et des acquisitions de terrains en vue de la cohérence écologique du réseau des zones protégées par le maintien et le développement des éléments du paysage qui revêtent une importance pour la faune et la flore sauvage.

Les aides prévues sous h) et i) sont allouées sous condition que les bénéficiaires soient un ou plusieurs communes ou un syndicat de communes ayant pour objet la protection de l'environnement naturel ou un établissement d'utilité publique ayant pour attribution la protection de l'environnement naturel.

1.9.2. Le comité de gestion du Fonds pour la Protection de l'Environnement

La loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement, a créé en son article 6 un comité de gestion du fonds.

Conformément à la loi précitée, les missions du comité concernent:
- la planification pluriannuelle des dépenses du fonds;
- l'ajustement du rythme des dépenses aux disponibilités financières du fonds;
- la réorientation progressive du fonds vers des investissements de nature préventive.

En 2010, le comité s'est réuni 8 fois. Il a émis des avis sur tous les projets et demandes de subsides à financer par le Fonds pour la Protection de l'Environnement.

23 nouveaux projets ont été engagés :
- 15 projets en relation avec la lutte contre le changement climatique et/ou l'utilisation rationnelle de l'énergie et la promotion des énergies nouvelles et renouvelables,
- 1 projet en relation avec la prévention et la gestion des déchets et
- 7 projets en relation avec la protection de la nature et des ressources naturelles.

2. Statistiques de l'environnement

La cellule statistique, formée au second semestre 2000 au sein du Département de l'environnement, a pour principaux objectifs :

- la conception de projets statistiques ;
- la recherche, la production, le traitement, le contrôle et la validation de chiffres sur l'état de l'environnement, sur les pressions s'exerçant sur lui, sur les impacts de sa détérioration et sur les réponses qu'on y apporte (« modèle DPSIR ») ;
- l'identification d'indicateurs de développement durable ainsi que leur production, leur traitement, leur contrôle et la validation des données de base permettant de les calculer ;
- la diffusion des chiffres évoqués aux points précédents, sur support papier (publication) ou électronique (site Internet) ;
- le support aux administrations dépendant du Département dans leurs travaux de préparations de données et de « reporting » pour les organismes internationaux ;
- la coordination des travaux de nature statistique sur l'environnement et le développement durable (transmission et suivi des demandes, transmission et dissémination des réponses, etc.) ;
- la participation à des groupes de travail ou à des groupes d'experts traitant de statistiques et d'indicateurs environnementaux ou de développement durable (Agence Européenne pour l'Environnement, Eurostat, OCDE, etc.).

En 2010, la cellule statistique s'est consacrée :

- au niveau national, à la poursuite des travaux relatifs à la mise à jour des indicateurs de développement durable (IDD) et aux travaux du groupe technique du projet conjoint du Conseil Economique et Social (CES) et du Conseil Supérieur pour un Développement Durable (CSDD) intitulé « PIBien-être » ;
- au niveau international, à la préparation d'une série de rapports et de présentations pour le compte de la Commission européenne (CE), de l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE), du Secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique (CCNUCC) et de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE).

2.1. Indicateurs de Développement Durable et projet « PIBien-être »

Le projet de développement de nouveaux IDD concomitamment à la rédaction du deuxième Plan National de Développement Durable (PNDD2) bénéficie du soutien financier d'Eurostat (voir le Rapport d'Activité 2009 pour les détails). Il s'est poursuivi en 2010, avec toutefois un retard par rapport au calendrier initial. En effet, le projet de PNDD2 a subi une série de modifications en conséquence des remarques émises au premier semestre 2010 par la Chambre des Députés et le CSDD (cf.1.1). Un premier rapport intermédiaire à été transmis à Eurostat début août 2010, soit avec 6 semaines de retard sur le calendrier initial. Il porte sur les deux premières actions identifiées dans l'accord Département de l'environnement – Eurostat, à savoir l'identification des objectifs et mesures du PNDD2 qu'il faudrait contrôler par des indicateurs et l'identification d'IDD potentiels dans les jeux d'indicateurs déjà en place aux niveaux national et européen.

Le Gouvernement a chargé conjointement le CES et le CSDD d'un projet dont l'objectif est de mettre en oeuvre un système d'indicateurs du bien-être dépassant le PIB/tête – le projet « PIBien-être » (http://www.ces.public.lu/fr/pibienetre/presentation-projet-pibien-etre.pdf). En 2010, le Département de l'environnement, à l'instar d'autres administrations concernées, s'est impliqué activement dans le groupe technique de ce projet : préparation et présentations lors d'ateliers, relecture de rapports, participation aux débats d'idées, etc.

2.2. Changement climatique

Au cours de l'année 2010, la cellule statistique a participé à la réalisation de l'inventaire 2010 des gaz à effet de serre (GES), s'est impliquée dans l'estimation de ces émissions à l'horizon 2020 et a estimé les émissions de l'année 2009 dès le premier semestre 2010.

Relativement à l'inventaire des émissions de GES, la cellule statistique a fourni l'inventaire complet du secteur « agriculture » ainsi que divers documents requis par la Décision 280/2004/CE relative aux mécanismes de surveillance des émissions de GES dans la CE. Elle a également contribué à la rédaction de divers chapitres du rapport d'inventaire national – « *National Inventory Report* » (NIR) – compilé par l'Administration de l'environnement en vertu du Règlement Grand-Ducal du 1er août 2007 relatif à la mise en place d'un Système d'Inventaire National des émissions de GES dans le cadre de la CCNUCC (http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2007/0130/a130.pdf#page=6). Enfin, en accord avec le Règlement du 1er août 2007, ainsi qu'avec les modalités de coopération Département – Administration de l'environnement en vigueur pour ce dossier, elle a supervisé les inventaires d'émissions de GES réalisé par l'Administration : vérification des inventaires, participation aux développements de celui-ci et transmission officielle aux instances internationales (CE, Nations Unies). L'inventaire 2010 peut être consulté :

- à l'adresse http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/5270.php ;
- à l'adresse http://cdr.eionet.europa.eu/lu/eu/ghgmm/envtmbh5w.

Pour l'ensemble des soumissions passées et présentes, voir http://cdr.eionet.europa.eu/lu/eu/ghgmm. Les informations annexes aux inventaires transmises à la CE et/ou au Secrétariat de la CCNUCC sont consultables à l'adresse http://cdr.eionet.europa.eu/lu/eu/colrmdqvg.

Bien que l'Article 3(2) de la Décision 280/2004/CE requiert que les Etats membres produisent tous les deux ans – pour le moment, toutes les années impaires – des projections de leurs émissions de GES pour les années 2010, 2015 et 2020, la Commission souhaitait obtenir une mise à jour de ces projections en 2010 du fait des effets potentiels de la crise financière et économique sur celles-ci. La cellule statistique a effectué cette mise à jour, disponible à l'adresse http://cdr.eionet.europa.eu/lu/eu/colrmdqvg/colrez6q/envtdnvcq. Outre les projections, elle contient une liste des politiques et mesures mises en place par le Luxembourg afin d'atténuer son niveau d'émission de GES. Les projections sont présentées pour un scénario sans mesures (« *business as usual* » – BAU), un scénario avec mesures (i.e. mises en place et effectives) et, enfin, un scénario avec mesures additionnelles (i.e. envisagées et planifiées mais non encore effectives).

Tout comme en 2009, le Département de l'environnement a produit durant l'été 2010 des résultats provisoires pour les émissions de GES de l'année précédente. Ces émissions provisoires pour 2009 ont notamment servi aux réflexions liminaires aux discussions du Partenariat pour l'environnement et le climat (cf. 1.4.2.2) ainsi que pour un rapport annuel de l'AEE sur les GES (http://www.eea.europa.eu/publications/progress-towards-kyoto).

Le projet FEDER « *LUXEN – Integrated assessment of future energy scenarios for Luxembourg* » porté par le CRTE et supporté par le STATEC et le Département de l'environnement (voir Rapport d'Activité 2009) a pris du retard à la suite de problèmes administratifs, notamment lié à l'embauche de personnel compétent. Les travaux prévus en 2010 seront dès lors exécutés en 2011.

2.3. AEE – The European Environment – State and Outlook 2010 (SOER2010)

La cellule statistique s'est chargée de la rédaction des textes pour la Partie C (« *country profiles* ») de cette publication quinquennale de l'AEE. L'ensemble des textes, couvrant des aspects généraux ainsi que diverses thématiques environnementales, sont disponibles sur le site de l'AEE : http://www.eea.europa.eu/soer/countries/lu.

2.4. Autres activités

En 2010, la cellule statistique a représenté activement le Département de l'environnement dans les réunions ou organes internationaux suivants :

- Commission européenne, DG CLIMA : Climate Change Committee Working Group II (*Policies and Measures, Projections, Effort Sharing Decision implementation*), ainsi qu'à divers ateliers et séminaires organisés sous l'égide de ce groupe de travail ;
- Commission européenne, Eurostat : DIMESA (*Director's Meeting of Environmental Statistics and Accounts*), Groupes de Travail sur les Comptes de l'Environnement et matières connexes, Groupe de Travail sur les IDD ;
- Agence Européenne pour l'Environnement : réunions PFN/EIONET (voir le Rapport d'Activités 2009 pour une présentation d'EIONET), Conseil d'Administration, Comité d'évaluation pour la nomination de nouveaux Centres Thématiques Européens du réseau EIONET, diverses réunions sur des thèmes spécifiques (scénarios environnementaux, *Shared Environmental Information System* – SEIS) ;
- OCDE : Comité des Politiques d'Environnement (EPOC) et Groupe de Travail sur l'Information et les Perspectives environnementales (WGEIO) – à présent renommé Groupe de Travail sur l'Information Environnementale (WPEI). Le Luxembourg préside d'ailleurs ce Groupe depuis l'année 2009.

3. Législation environnementale et Conseils Environnement UE

3.1. Lois et règlements grand-ducaux publiés au Mémorial en 2010

Règlement grand-ducal du 8 janvier 2010 concernant la protection intégrale et partielle de certaines espèces de la flore sauvage (2009, A 14, 210)

Règlement grand-ducal du 27 janvier 2010 complétant l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 18 janvier 2005 relatif aux déchets des équipements électriques et électroniques ainsi qu'à la limitation d'emploi de certains de leurs composants dangereux (2009, A 17, p 240)

Règlement grand-ducal du 22 janvier 2010 déterminant les critères sur base desquels les projets d'infrastructures de transports font l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement (2009, A 18, p. 248)

Règlement grand-ducal du 18 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés (2009, A 32, p. 567)

Loi du 23 février 2010 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) n° 1102/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 relatif à l'interdiction des exportations de mercure métallique et de certains composés et

mélanges de mercure et au stockage en toute sécurité de cette substance (2009, A 32, p. 568)

Règlement grand-ducal du 23 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal du 12 juillet 1995 relatif aux générateurs d'aérosols (2009, A 33, p. 578)

Règlement grand-ducal du 23 février 2010 portant renouvellement du statut du Parc Naturel de la Haute-Sûre (2009, A 38, p. 826)

Loi du 18 février 2010 relative à un régime d'aides à la protection de l'environnement et à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles (2009, A 44, p. 712)

Règlement grand-ducal du 6 mai 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage (2009, A 74, p. 1370)

Règlement grand-ducal du 9 mai 2010 complétant l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 18 janvier 2005 relatif aux déchets des équipements électriques et électroniques ainsi qu'à la limitation d'emploi de certains de leurs composants dangereux (2009, A 74, p. 1373)

Loi du 18 mai 2010 portant approbation de l'Accord international de 2006 sur les bois tropicaux, fait à Genève, le 27 janvier 2006 (2009, A 80, p. 1472)

Règlement grand-ducal du 26 juillet 2010 concernant l'ouverture de la chasse (2009, A 117, p. 2035)

Loi du 3 août 2010 portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre 2) créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés (2009, A 136, p. 2200)

Règlement grand-ducal du 3 août 2010 modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions b) les critères de vérification des déclarations en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (2009, A 136, p. 2207)

Règlement grand-ducal du 20 septembre 2010 modifiant le règlement grand-ducal du 20 juillet 1999 déterminant la composition, le mode de fonctionnement et les indemnités du comité d'accompagnement en matière d'établissements classés (2009, A 178, p. 2980)

Règlement grand-ducal du 23 septembre 2010 déclarant zone protégée d'intérêt national et réserve forestière intégrale la zone forestière «Hierberbësch» englobant des fonds sis sur le territoire de la commune de Mompach (2009, A 186, p. 3042)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 18 janvier 2005 relatif aux déchets des équipements électriques et électroniques ainsi qu'à la limitation d'emploi de certains de leurs composants dangereux (2009, A 217, p. 3544)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 4 juin 2001 portant - application de la directive 1999/13/CE du Conseil du 11 mars 1999 relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils dues à l'utilisation de solvants organiques dans certaines activités et installations; - modification du règlement

grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés (2009, A 217, p. 3545)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2010 modifiant le règlement grand-ducal du 25 janvier 2006 relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils dues à l'utilisation de solvants organiques dans certains vernis et peintures et dans les produits de retouche de véhicules (2009, A 217, p. 3546)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage (2009, A 217, p. 3547)

Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001. Adoption et entrée en vigueur d'amendements aux annexes A, B et C (2009, A 219, p. 3557)

Règlement grand-ducal du 17 décembre 2010 modifiant 1) le règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2007 concernant l'octroi d'une aide financière et d'une prime à la casse aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO_2 2) le règlement grand-ducal modifié du 19 décembre 2008 a) modifiant le règlement grand-ducal du 5 décembre 2007 concernant l'octroi d'une aide financière aux personnes physiques pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO_2 b) portant introduction d'une aide financière pour la promotion des appareils électroménagers réfrigérants à basse consommation d'énergie (A++) (2009, A 234, p. 3896)

Loi du 17 décembre 2010 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) n° 1007/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur le commerce des produits dérivés du phoque (2009, A 235, p. 3904)

3.2. Projets de loi soumis à la procédure d'approbation

Projet de loi portant exécution et sanction de certains règlements communautaires relatifs aux installations contenant certains gaz à effet de serre fluorés

Projet de loi portant exécution et sanction du règlement (CE) N° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone

Projet de règlement grand-ducal relatif aux contrôles de fuites d'équipements de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur fonctionnant aux fluides réfrigérants du type HFC, HCFC ou CFC et à l'inspection des systèmes de climatisation

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère

Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Projet de loi
a) relative aux contrôles et aux sanctions concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques et les restrictions y applicables, telles que ces substances sont visées par le règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des

substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission ; b) relative aux contrôles et aux sanctions concernant la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges, tels que ces substances et mélanges sont visés par le règlement (CE) N° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) no 1907/2006 ; c) abrogeant la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses ; d) abrogeant la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses; e) abrogeant la loi du 27 avril 2009
a) relative aux contrôles et aux sanctions concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques et les restrictions y applicables, telles que ces substances sont visées par le règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission
b) modifiant la loi modifiée du 15 juin 1994
– relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses
– modifiant la loi du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses
c) modifiant la loi du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses
d) abrogeant la loi modifiée du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses

Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 23 septembre 2005 concernant les fiches de données de sécurité comportant des informations relatives aux substances et préparations dangereuses

Projet de loi portant a) simplification et accélération de la procédure d'autorisation des établissements classés et b) modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Projet de règlement grand-ducal concernant la procédure particulière à suivre pour certains établissements classés

Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés

Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) no 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management

environnemental et d'audit (EMAS), abrogeant le règlement (CE) no 761/2001 et les décisions de la Commission 2001/681/CE et 2006/193/CE

Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 19 avril 2002 relatif à des modalités d'application et à la sanction du règlement (CE) no 761/2001 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 permettant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS)

Projet de règlement grand-ducal déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité interministériel en matière d'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

Projet de loi relative à la chasse - Amendements gouvernementaux

Projet de règlement grand-ducal concernant l'emploi des armes et munitions de chasse, les moyens autorisés pour l'exercice de la chasse ainsi que l'emploi du chien de chasse

Projet de règlement grand-ducal déterminant les espèces de gibier qui peuvent faire l'objet d'un appâtage ainsi que les conditions et modalités de cet appâtage

Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) No 850/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les polluants organiques persistants et modifiant la directive 79/117/CEE

Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 26 janvier 2006 - portant certaines modalités d'application du règlement (CE) N° 850/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les polluants organiques persistants et modifiant la directive 79/117/CE - modifiant l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 14 décembre 1994 concernant la mise sur le marché et l'utilisation des produits phytopharmaceutiques.

3.3. Conseils Environnement en 2010 : 15 mars, 11 juin, 14 octobre et 20 décembre

3.3.1. Conseil environnement du 15 mars

Le Conseil a adopté des conclusions en matière de changements climatiques et de biodiversité : suivi de la Conférence de Copenhague ; objectif de l'UE d'enrayer la perte de la biodiversité et la dégradation des services écosystémiques et d'assurer leur rétablissement autant que faire se peut d'ici 2020.

Le Conseil a entendu un rapport sur l'état d'avancement des travaux sur la proposition de directive définissant un cadre pour la protection des sols. Alors que la plupart des délégations, dont LU, étaient en mesure d'approuver le principe d'une directive, d'autres délégations ont réaffirmé leur opposition pour des raisons liées notamment à la subsidiarité, la charge administrative et le rapport coût – efficacité, respectivement ont demandé qu'une nouvelle stratégie soit définie. La discussion sur ce dossier n'a pas progressé en 2010.

Le Conseil a eu un débat d'orientation sur la proposition de règlement établissant des normes en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers, qui visait à compléter le règlement CE No 443/2009 applicable aux voitures particulières neuves. Parmi les mesures envisagées, figurait la fixation – selon un échéancier déterminé - d'un niveau limite moyen d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'UE ainsi que l'établissement d'un objectif à long terme (2020).

3.3.2. Conseil environnement du 11 juin

Le Conseil a adopté des conclusions en matière de changement climatique, de pénurie d'eau, de sécheresse et d'adaptation au changement climatique, de préparation des forêts au changement climatique et de Conférence des Nations Unies sur le développement durable de 2012.

Pour ce qui est du changement climatique, le Conseil a examiné, sur base de la communication de la Commission intitulée « analyse des options envisageables pour aller au – delà de l'objectif de 20% de réduction des émissions de GES et évaluation du risque de fuites de carbone », lesdites options et les conclusions afférentes ont notamment insisté sur la nécessité d'une analyse approfondie des implications d'un objectif rehaussé pour chacun des EM.

En ce qui concerne la pénurie d'eau, la sécheresse et l'adaptation au changement climatique, les conclusions afférentes ont envisagé la mise en place d'un observatoire européen de la sécheresse et encouragé la confection de plans de gestion nationaux.
Pour ce qui est de la préparation des forêts au changement climatique, les conclusions afférentes ont préconisé un renforcement de la coopération en la matière.
En ce qui concerne la Conférence « Rio + 20 » de 2012, les conclusions afférentes ont reflété l'objectif de ladite Conférence qui est de renouveler l'engagement politique en faveur du développement durable.

Le Conseil a entendu un rapport sur l'état d'avancement des travaux sur la proposition de règlement « véhicules utilitaires légers et CO2 ».
Il en est de même de propositions législatives en matière de

- déchets électriques et électroniques
- restriction de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques
- mise sur le marché et d'utilisation des produits biocides.

3.3.3. Conseil environnement du 14 octobre

Le Conseil a adopté des conclusions en matière de préparation de la COP 10 à la Convention sur la diversité biologique et de changement climatique.

En ce qui concerne la diversité biologique, les conclusions afférentes ont réaffirmé l'objectif de l'UE et ont mis l'accent sur la nécessité de dégager à la Conférence de Nagoya d'octobre 2010 un protocole relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage des avantages.
Pour ce qui est du changement climatique, des conclusions afférentes ont invité la Commission à développer les options envisageables pour un objectif de réduction supérieur à 30 % et à procéder à de nouvelles analyses, ceci dans la perspective du Conseil européen de printemps 2011.

Le Conseil a procédé à un échange de vues sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2001/18/CE en ce qui concerne la possibilité pour les États membres de restreindre ou d'interdire la culture d'OGM sur leur territoire.

En décembre 2008, le Conseil des Ministres de l'Union Européenne avait adopté des conclusions, portant sur la nécessaire réforme du cadre législatif européen de l'autorisation des OGM. En 2009, lors de plusieurs réunions du Conseil des Ministres de l'Union Européenne, l'Autriche et les Pays-Bas, soutenus par un nombre important d'Etats membres, dont le Luxembourg, avaient demandé à la Commission Européenne de faire une proposition, visant à modifier la réglementation sur l'autorisation de la mise en culture des cultures OGM, afin de donner plus de flexibilité aux Etats membres. Lors de l'investiture de

la Commission Européenne en octobre 2009, le Président Barroso avait pris devant le Parlement Européen un engagement politique de faire une proposition dans ce sens.

La proposition législative a été adoptée en juillet 2010. Elle donne aux Etats membres la possibilité d'interdire la culture des OGM sur leur territoire national. Elle exclut cependant le recours à des arguments relatifs à la protection de la santé des consommateurs et de l'environnement.

Tout en ne s'opposant pas à la poursuite des travaux, le Conseil a mis l'accent sur un préalable qui est la nécessaire mise en œuvre des conclusions de 2008 – notamment évaluation des risques renforcée et rapport sur les avantages et risques socioéconomiques de la culture d'OGM - et sur la compatibilité des mesures prévues avec les règles de l'OMC et celles relatives au marché intérieur.

3.3.4. Conseil environnement du 20 décembre 2010

Le Conseil a approuvé l'accord interinstitutionnel concernant les normes en matière d'émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers. C'est ainsi qu'est limité à 175 g/km le niveau moyen d'émissions, l'objectif devant être atteint de manière progressive de 2014 à 2017. C'est ainsi qu'un objectif à long terme de 147 g/km a été retenu, ceci à l'horizon 2020.

Le Conseil a dégagé un accord politique sur la proposition de révision de la directive applicable aux produits biocides. La position commune afférente sera transmise au Parlement européen pour deuxième lecture.

Le texte prévoit d'éliminer les substances les plus dangereuses notamment celles cancérogènes et celles susceptibles d'induire des problèmes de fertilité, ainsi que les produits chimiques agissant comme des perturbateurs endocriniens.

Le Conseil environnement a également complété la liste d'interdiction aux substances persistantes, bioaccumulantes et toxiques (PBT) mais aussi à celles très persistantes et très bioaccumulables (vPvB).

Le texte vise à simplifier les procédures d'autorisation existantes et à inciter les entreprises à développer des produits plus sûrs. Le champ d'application est étendu à certains articles tels que les meubles ou les vêtements traités avec des biocides et non couverts par la législation actuelle. Les chaussettes anti-odeur, les sacs de couchage ou les divans seront ainsi concernés par ce règlement.

L'interdiction des produits biocides non autorisés ne concernera plus uniquement leur usage dans l'UE, mais aussi les articles importés.

Le nouvel accord prévoit dans un premier temps une autorisation de l'UE pour un nombre limité de produits à partir de 2013 : conservateurs en pot, produits antimoisissure, produits de protection des fibres, du cuir, du caoutchouc et des matériaux polymérisés et enfin, produits de protection des fluides utilisés dans la transformation des métaux ou des fluides pour l'embaumement. L'autorisation de l'UE sera généralisée à la plupart des produits biocides en 2020.

Le Conseil a entendu un rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant les propositions législatives en matière d'OGM. Tout en se déclarant prêt à poursuivre l'examen de la proposition, le Conseil a insisté pour que les conclusions de décembre 2008 soient pleinement mises en œuvre et a invité la Commission à fournir une liste des motifs éventuels sur lesquels les Etats membres pourraient fonder leur décision.

Le Conseil a également entendu un rapport sur l'état d'avancement des travaux portant sur la refonte de la directive relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques.

3.4. Principaux textes communautaires publiés ou adoptés en 2010

Parmi ces textes figure la directive 2010/75/UE sur les émissions industrielles, laquelle actualise et refond sept directives existantes et a comme objectif principal notamment une application renforcée des meilleures techniques disponibles.

Il ya également lieu de mentionner
- le règlement (CE) No 66/2210 portant révision du label écologique communautaire
- le règlement (UE) n ° 995/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché.

La présidence belge a dégagé un accord avec le Parlement européen sur la proposition de directive révisant la législation existante en matière de restriction de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques.

4. Agréments délivrés dans le domaine de l'environnement humain et naturel

Le relevé des personnes physiques et morales titulaires d'un agrément au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement figure sur le site www.emwelt.lu. Cette liste est régulièrement mise à jour.

5. La direction de l'Administration de l'environnement

5.1. La réorganisation de l'Administration de l'environnement

Le programme gouvernemental de 1999, prévoit une réorganisation de l'Administration de l'environnement. L'objectif en est de restructurer l'Administration pour tenir compte des missions nouvelles qui ont été confiées à l'Administration au cours des dernières années ainsi que de la préparer aux missions nouvelles à venir.
Une première réflexion en vue de la restructuration a été faite par la direction au cours de l'année 2009. En février 2010, un séminaire a été organisé avec le personnel au sujet de la réorganisation. Dans le cadre de différents ateliers, les points forts et les points faibles de l'Administration dans sa structure actuelle ont été déterminés et discutés. Les besoins en matière de réorganisation ont été élaborés. L'ensemble de ces ateliers a été animé par des professionnels dans le domaine de la formation et de l'animation de groupes.
Les résultats de ces réflexions, tant de la direction que du personnel, ont permis de déterminer un nouveau modèle d'organisation de l'Administration.
D'après la loi modifiée de 1980, l'Administration de l'environnement présente une structuration verticale en fonction des sujets air/bruit, déchets et établissements classés. Cette structure présente le désavantage que les interrelations entre les différents domaines, qui deviennent de plus en plus importantes, ne sont que très difficilement à gérer. Il est en outre difficile de prévoir des domaines nouveaux dans cette structure comme par exemple le

domaine des produits et des substances chimiques (REACH, CLP) ou encore celui de la qualité des carburants et la surveillance de la durabilité des biocarburants.
Il est désormais proposé de prévoir une structure horizontale selon laquelle les différents types de missions et non plus les sujets environnementaux déterminent les services. Cette réorganisation devrait également permettre de renforcer certaines missions en leur attribuant des services spécifiques : les relations avec le public dans le domaine de la formation, de l'information et de la sensibilisation, le contrôle et les inspections des activités dans le domaine de l'environnement, l'aide et l'assistance dans le domaine des meilleures techniques disponibles, la détermination et la surveillance de l'état de l'environnement.
L'ensemble de ces réflexions seront désormais concrétisées dans le cadre de la rédaction d'un avant-projet de loi portant réorganisation de l'Administration de l'environnement.

5.2. Le bâtiment Belval

Les travaux de construction du Bâtiment administratif à Belval devant également héberger l'Administration de l'environnement se sont poursuivis de façon à ce que désormais, il est prévu que l'Administration pourra occuper ses nouveaux locaux au cours du deuxième semestre 2012.
Au cours de l'année 2010, l'Administration était sollicitée pour la planification des structures et équipements internes.

5.3. La révision de la structure informatique de l'Administration de l'environnement

Les applications informatiques de l'Administration de l'environnement se sont développées au fil des années selon les besoins ressentis dans les différents domaines. Il en résulte que les applications sont le plus souvent orientées vers un type spécifique de procédures ou de données à gérer.
L'évolution en matière d'environnement fait que de plus en plus d'interrelations existent entre ces procédures. Des données provenant des domaines les plus variés doivent être regroupées pour réaliser les inventaires exigés à des niveaux communautaire ou international.
A ceci s'ajoutent les aspects de la gouvernance électronique avec des besoins de plus en plus pressants d'accès aux administrations par la voie électronique, de même que la fourniture en ligne de rapports et de données.
La structure informatique actuelle ne permet plus de tenir compte de ces interrelations. Il en résulte des manipulations souvent complexes de données pour recevoir les informations souhaitées ou des travaux redondants de gestion des fichiers de base.
Afin que l'Administration puisse disposer dans un avenir proche d'outils informatiques permettant de tenir compte des besoins actuels et futurs tout en garantissant une cohérence dans les différentes applications, un processus de restructuration de l'architecture informatique a été entamé.
En 2009, une première étape a été faite par une étude réalisée par le Centre de recherche publique Henri Tudor (CRP-HT). Dans le cadre de cette étude, un inventaire des différents processus de travail de l'Administration de l'environnement, gérés d'une façon ou d'une autre par voie informatique a été établi.
Sur base de cette étude, les travaux préparatoires ont été engagés en 2010 pour franchir l'étape suivante. En collaboration avec le CTIE, une société externe a été engagée pour décrire le volet informatique des processus définis par le CRP-HT, d'en dégager les incohérences éventuelles et les synergies possibles. Les résultats de ces travaux devront être présentés au cours du premier trimestre 2011.
Sur base des besoins de l'Administration et des conclusions tirées des travaux en cours, l'étape suivante sera alors d'élaborer des propositions pour une nouvelle architecture informatique.

6. Le Service "registre national d'émissions de gaz à effet de serre"

6.1. L'échange de quotas de gaz à effet de serre

La directive 2003/87/CE du Parlement Européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 décembre 2004 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre 2) créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

6.1.1. Les déclarations d'émissions de gaz à effet de serre

Au Luxembourg, 14 installations sont actuellement concernées par l'échange de quotas de gaz à effet de serre. Elles détiennent une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. La quantité de quotas alloués annuellement aux différentes installations est définie par le deuxième plan national d'allocation valable pour la phase II allant de 2008 à 2012. La crédibilité des émissions de gaz à effet de serre déclarées par les installations est garantie par une vérification obligatoire de ces déclarations par des organismes agréés. Le total des émissions restituées en 2010 par les 14 installations s'élève à 2 182 000 tonnes de CO2 pour l'année 2009, un chiffre qui représente une augmentation de 3,9% par rapport à 2008 (2 098 900 t). Malgré ce chiffre plus élevé, la grande majorité des installations ETS a connu une baisse par rapport à l'année précédente. Au niveau communautaire une baisse de 11.6% a été rapportée.

Plusieurs changements majeurs au système ETS sont annoncés pour les années à venir et ont fait l'objet de travaux préparatifs en 2010:

(1) Pour la phase III allant de 2013-2020, l'article 10bis de la directive 2009/98/CE relative au système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne prévoit que la Commission arrête des mesures d'exécution pleinement harmonisées à l'échelle communautaire relatives à l'allocation gratuite de quotas d'émission. Cette allocation est prévue pour toute une série d'activités industrielles de l'UE énumérées dans la directive. Pour chaque produit des activités visées, on se servira d'une valeur de référence qui reflète un niveau d'émission typique. Dans une Décision de la Commission européenne, il est fixé p. ex. qu'une émission de 1,328 tonne de dioxyde de carbone est la valeur de référence pour la production d'une tonne de fonte. C'est cette quantité de quotas que recevra gratuitement chaque producteur de l'UE par tonne de fonte produite.
Au cours de l'année 2010 une telle Décision de la Commission a été préparée en collaboration avec les Etats membres.
Le groupe de travail technique sur les étalons discute surtout des questions techniques des étalons et de l'allocation des quotas. Les résultats et propositions sont transmis au groupe de travail 3 "échange de quotas". Ce groupe les analyse et en soumet sa version au Comité du changement climatique pour approbation éventuelle. L'Administration de l'environnement a participé à ces travaux au niveau communautaire.
Au niveau national, un échange d'informations a eu lieu entre des représentants de l'industrie, p. ex. l'industrie sidérurgique ou l'industrie du ciment et le ministère du Développement durable et des Infrastructures (Département de l'environnement et Administration de l'environnement). Les conclusions et autres éléments d'information pertinents ont été transmis à la Commission européenne et aux 3 groupes mentionnés ci-dessus afin qu'il en soit tenu compte lors de l'élaboration de la Décision sur l'allocation.

(2) De surcroît, la directive 2009/29/CE prévoit l'inclusion de nouveaux secteurs dans le système ETS. Pour le Luxembourg ceci se traduira par l'inclusion de 6 nouvelles installations alors que 2 installations déjà incluses dans l'ETS seront concernées par une extension. La notification des données d'émission historiques de ces installations a été faite à la Commission en 2010 sur base du dossier préparé par l'Administration de l'environnement. La Commission européenne en a tenu compte lors de la détermination de la quantité maximale de quotas disponibles au niveau communautaire à partir de 2013.

La directive 2008/101/CE a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 3 août 2010 portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Elle intègre l'aviation dans le système européen d'échange des quotas d'émission (SEEQE/ETS). A partir de 2012, les compagnies aériennes de toutes les nationalités auront besoin de quotas pour couvrir les émissions produites par les vols empruntant l'espace aérien européen.

Le Luxembourg surveillera les 5 opérateurs aériens tels que définis selon une liste par la Commission européenne. Leurs plans de surveillance des tonnes/km et des émissions annuelles ont été analysés par l'Administration de l'environnement et ensuite été approuvés par le ministre. L'année 2010 est décisive pour la fixation des quotas à allouer gratuitement aux opérateurs aériens à partir de 2012. L'Administration de l'environnement a l'intention d'utiliser le programme en élaboration par Eurocontrol permettant de contrôler les rapports à fournir par les opérateurs aériens et leur inclusion dans le système ETS.

6.1.2. Le registre national des émissions de gaz à effet de serre

Le registre est l'outil de comptabilisation des quotas d'émission de gaz à effet de serre. C'est par le biais du registre que les exploitants d'installations restituent chaque année le nombre de quotas correspondant aux émissions de l'année précédente. L'achat et la vente de quotas sont permis aux exploitants tout comme à toute personne physique ou morale ayant ouvert un compte de dépôt dans le registre et de l'État luxembourgeois.
Toutes les opérations de transfert nationales et internationales sont enregistrées dans une banque de données avec le ITL (Independent Transaction Log) des Nations Unies, pour les pays signataires du protocole de Kyoto.
L'accord de coopération signé en 2005 avec le Service Public Fédéral Santé Publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement du Royaume de Belgique, en vue de l'établissement, du maintien et de l'exploitation d'un registre luxembourgeois de gaz à effet de serre dans un système consolidé belgo luxembourgeois a été renouvelé pour la période 2008-2012.

L'année 2010 été marquée par (1) une vague soudaine de demandes d'ouverture de nouveaux comptes et (2) plusieurs incidents mettant à l'épreuve la sécurité des registres ETS nationaux. La mesure temporaire applicable depuis mai 2010 de suspendre l'ouverture de nouveaux comptes de dépôt dans le registre luxembourgeois a servi à tarir la vague de demandes néanmoins suspectes. Actuellement de nouvelles règles régissant l'accès et l'utilisation du registre sont en train d'être redéfinies.

7. Le Service « Produits chimiques et substances dangereuses »

Le Service produits chimiques et substances dangereuses est essentiellement en charge de l'application des dispositions des règlements européens

- REACH (N° 1907/2006/CE) concernant l'enregistrement, l'évaluation, l'autorisation et les restrictions applicables aux substances chimiques, instituant une agence européenne des produits chimiques ;
- CLP (N° 1272/2008/CE) relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges et

7.1. REACH (Enregistrement, évaluation, autorisation et restrictions applicables aux substances chimiques)

Le règlement REACH vise à

- assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement ;
- promouvoir des méthodes alternatives pour l'évaluation des dangers liés aux substances ;
- promouvoir la libre circulation des substances dans le marché intérieur de l'Union européenne tout en améliorant la compétitivité et l'innovation.

7.1.1. Les activités au niveau national

Législation nationale

Du fait qu'il s'agit d'un règlement européen, les dispositions prévues dans le règlement REACH sont directement applicables dans tous les États membres de l'Union européenne. Au Luxembourg, la loi du 27 avril 2009 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances fixe les modalités d'application, les contrôles et les sanctions. Le "paquet REACH " qui se compose d'une loi et de six règlements grand-ducaux, a été publié au Mémorial A N° 94 du 8 mai 2009.

La loi du 27 avril 2009 attribue au membre du gouvernement ayant l'environnement dans ses attributions la fonction d'autorité compétente aux fins de l'application du règlement REACH. Par ailleurs, une coopération interadministrative est prévue pour la mise en oeuvre et le fonctionnement du système de contrôles à assurer par le Luxembourg dans le cadre de l'application du règlement REACH, impliquant l'Administration de l'environnement, l'Inspection du travail et des mines, la Direction de la santé, le Laboratoire national de santé, l'Administration de la gestion de l'eau ainsi que l'Administration des douanes et accises.

Le ministre est appuyé dans sa tâche par un comité interministériel, dénommé "comité REACH", qui a pour tâche essentiellement de superviser l'application du règlement REACH. Au cours de l'année 2010, ce comité REACH s'est réuni quatre fois; le 18 mars, le 4 mai, le 6 juillet ainsi que le 29 octobre. La réunion en octobre était inscrite dans le cadre de la visite de Monsieur Geert Dancet, directeur exécutif de l'Agence européenne des produits chimiques, au Luxembourg. Lors des réunions précédentes, le comité interministériel a établi son règlement d'organisation interne. Les discussions du comité lors des réunions de l'année 2010 portaient essentiellement sur les compétences en matière de substances chimiques des différents ministères représentés ainsi que sur des cas spécifiques de mise en oeuvre sur le territoire national.

D'autre part, la loi précitée du 27 avril 2009 prévoit l'organisation des contrôles ainsi que l'application de mesures administratives et de sanctions pénales en cas de non-respect de certaines dispositions du règlement REACH. Les administrations chargées de la recherche et de la constatation d'infractions sont l'Administration des douanes et accises, l'Administration de l'environnement, l'Inspection du travail et des mines, la Direction de la santé, le Laboratoire national de santé, l'Administration de la gestion de l'eau et les membres de la Police grand-ducale.

Autorité compétente

L'autorité compétente est chargée

- de la mise en œuvre de REACH ;
- de la communication et coopération avec la Commission européenne, avec l'Agence, avec les autres États membres et avec le public en général ;
- d'assurer un système de contrôles.

L'Administration de l'environnement a mis en place le « Service produits chimiques et substances dangereuses », dotée jusqu'à présent d'une fonctionnaire de niveau universitaire en chimie. Alors que l'Administration a dû se concentrer sur la participation, au niveau européen, aux réunions à caractère technique et scientifique les plus importantes, elle a pu fournir des réponses à des questions provenant de particuliers, d'acteurs industriels nationaux et internationaux, de consultants, de la presse ainsi que d'autres organes gouvernementaux.

L'Administration de l'environnement a participé à des réunions du Comité national de coordination en matière de surveillance du marché de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS).

D'autre part, l'aménagement d'un local spécifique avec les structures informatiques et les mesures physiques de sécurité nécessaires pour que l'accès à la banque de données REACH-IT soit accordé par l'Agence, est en préparation.

En avril 2010, l'Administration de l'environnement a adressé une lettre d'information sur la mise en oeuvre de REACH au Luxembourg à tous les acteurs industriels, implantés au Grand-Duché, ayant préenregistré des substances chimiques. Ce courrier fut développé dans le cadre d'une campagne de sensibilisation sur les forums d'échange d'informations sur les substances (FEIS) et visait à attirer l'attention des entreprises sur l'existence d'un service national d'assistance technique, le Helpdesk REACH.

Une deuxième lettre a été envoyée en août à tous les acteurs industriels ayant indiqué, lors de la période de pré enregistrement, leur intention d'enregistrer des substances en 2010 et où aucun déclarant principal ne s'était manifesté auprès de l'Agence européenne des produits chimiques. Quatre entreprises sur les 28 contactées ont répondu pour nous informer sur l'état d'avancement de l'enregistrement de leurs substances.

Monsieur Geert Dancet, directeur exécutif de l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA) a visité le Luxembourg le 29 octobre 2010. Lors d'une conférence de presse en présence du ministre du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur Claude Wiseler, Monsieur Dancet a présenté le travail de son agence ainsi que les perspectives de carrière pour des ressortissants luxembourgeois. D'autre part, il a souligné les délais impératifs imposés aux entreprises pour l'enregistrement des substances selon REACH et la notification selon CLP. Monsieur le ministre Wiseler a énoncé les compétences du ministère du Développement durable et des Infrastructures en matière de produits chimiques notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des règlements européens REACH et CLP.

Ensuite, Monsieur le directeur exécutif a assisté à la 4ème réunion du comité interministériel REACH. L'Administration de l'environnement y a présenté les structures administratives traitant de l'application des règlements REACH et CLP. Après un exposé de Monsieur Dancet sur les fonctionnements de l'Agence européenne des produits chimiques, le Helpdesk REACH a donné un aperçu sur ses activités en matière d'assistance technique aux entreprises luxembourgeoises.

Conformément à l'obligation qui incombe aux autorités compétentes des Etats membres en vertu de l'article 117 du règlement REACH, un rapport a été soumis à la Commission européenne pour le 1er juin 2010. Ce rapport quinquennal relatif au fonctionnement du règlement européen REACH au Luxembourg a été transmis par voie électronique.

Helpdesk REACH

Le Centre de Ressources des Technologies pour l'Environnement (CRTE) assume le service d'assistance technique en matière de REACH (Helpdesk REACH) et est chargé en la matière essentiellement de tâches d'assistance et de conseil aux acteurs économiques concernés et d'appui aux missions du ministre et du comité REACH.

7.1.2. Les activités au niveau communautaire

Commission européenne

Le Helpdesk REACH et le Service produits chimiques et substances dangereuses assurent la représentation luxembourgeoise aux réunions des autorités compétentes des États membres en matières de REACH et CLP (CARACAL) auprès de la Commission européenne à Bruxelles. Les réunions CARACAL traitent de toutes les facettes de l'application du règlement REACH et fournissent des avis sur les projets de décision de l'Agence. Le Luxembourg a participé aux trois réunions du CARACAL en février, juin et octobre 2010.

Par ailleurs, le Luxembourg a participé aux réunions de comitologie REACH (REACH Committee) qui assiste la Commission pour la prise de décisions. Les décisions prises concernaient notamment la seconde adaptation au progrès technique du règlement N° 440/2008 établissant les méthodes d'essai, la seconde adaptation au progrès technique du règlement N° 1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, ainsi que l'amendement des annexes I, XIII, XIV et XVII du règlement REACH.

Agence européenne des produits chimiques (ECHA)

Notre pays, qui est représenté au Conseil d'administration de l'Agence européenne des produits chimiques (Management Board of ECHA), au même titre que chacun des autres Etats membres, était représenté par son membre effectif à toutes les vingt réunions qui ont eu lieu depuis la création de l'Agence, le 1er juin 2007. Parmi les attributions du conseil d'administration figure l'adoption d'un rapport général annuel de l'Agence, d'un programme de travail pour l'année suivante, du budget, d'un programme de travail pluriannuel et il procède à certaines nominations.

Le Grand-Duché de Luxembourg a renouvelé la désignation au Comité d'évaluation des risques (Risk Assessment Committee) d'un fonctionnaire du Umweltbundesamt de Dessau (D). En vertu des dispositions de l'article 85 du règlement 1907/2006, ce fonctionnaire est intégré dans les travaux afférents de l'autorité compétente luxembourgeoise. Ce comité d'évaluation est chargé d'élaborer sur une base scientifique des avis sur les évaluations, les demandes d'autorisations, les propositions de restriction et les propositions de classification

et d'étiquetage. En 2010, l'expert a participé à six réunions de ce comité à Helsinki et a contribué au travail d'évaluation des risques de l'Agence. Un accord de coopération a été signé en décembre 2010 entre le ministère du Développement durable et des Infrastructures et l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA) en vue du transfert d'une partie des taxes demandées par l'ECHA à la société requérante afin de couvrir partiellement les frais générés par les travaux d'évaluation.

Un scientifique du Centre de ressources des technologies pour l'environnement (CRTE) participe en tant que membre aux réunions et au travail du comité des États membres (Member State Committee) auprès de l'Agence européenne des produits chimiques à Helsinki. Ce comité est chargé de résoudre les éventuelles divergences de vues sur les projets de décision proposés par l'Agence ou les Etats membres, ainsi que sur les propositions d'identification de substances extrêmement préoccupantes.

Le Service produits chimiques et substances dangereuses de l'Administration de l'environnement participe aux travaux du Forum d'échange d'information (Forum for Exchange of Information on Enforcement) qui porte sur les questions de mise en oeuvre et de contrôle et qui coordonne le réseau des autorités des États membres qui sont responsables de la mise en oeuvre de REACH. Le Forum s'est réuni deux fois en 2010. Lors de la septième réunion du Forum en mai, le rapport factuel du projet de contrôles "REACH-EN-FORCE-1" a été présenté et la décision d'étendre ce projet jusqu'au printemps 2011 a été prise. Un nouveau projet de mise en oeuvre du Forum intitulé "REACH-EN-FORCE-2" a été élaboré visant à assurer le respect des obligations incombant aux formulateurs de mélanges. D'importantes responsabilités en aval de la chaîne d'approvisionnement reviennent à ces formulateurs pour un grand nombre d'exigences essentielles imposées par les règlements REACH et CLP.

D'autre part, un réseau de communication de risques (Risk Communication Network) coordonne et harmonise les activités d'informations des risques et de la sécurité d'utilisation des produits chimiques. Le Service Produits chimiques et substances dangereuses de l'Administration de l'environnement participe aux réunions de ce réseau en tant que "National Coordinator" pour la communication des risques. Une réunion du RCN sur la communication des risques a eu lieu en janvier 2010.

Le réseau d'officiers de sécurité informatique (Security Officers Network) qui développe, coordonne et supervise la sécurité des connections informatiques entre l'Agence et les autorités compétentes des États membres, s'est réuni en avril 2009. C'est encore la fonctionnaire du Service de l'AEV qui assure les rôles de "Security Officer", de "User Administrator" et de "single point-of-contact for end-user support" pour le Luxembourg dans la cadre du réseau SON et qui a participé aux deux réunions en janvier et en octobre.

7.2. CLP (Classification. étiquetage et emballage des substances et des mélanges)

Le règlement (CE) N° 1272/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et mélanges (règlement CLP) a pour objet

- d'assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement ;
- d'assurer la libre circulation des substances, des mélanges et des articles,

en harmonisant les critères de classification des substances et des mélanges, ainsi que les règles relatives à l'étiquetage et é l'emballage des substances et des mélanges dangereux.

7.2.1. Les activités au niveau national

Un projet de loi déterminant certaines modalités d'application et la sanction du règlement CLP a été élaboré et déposé à la Chambre des députés le 7 octobre 2010. Ainsi, le projet de loi n° 6204 intègre les dispositions de la loi du 27 avril 2009 (dite "REACH"), celle-ci est abrogée.

Par rapport à la loi "REACH", les principales modifications prévues sont:

- l'insertion de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS) dans la coopération interadministrative
- l'introduction de membres suppléants aux membres effectifs du comité interministériel
- la détermination des langues (français, allemand ou anglais) et d'un délai (un mois) pour la communication de registres, écritures et documents dans le cadre de contrôles
- l'augmentation du montant maximal des amendes à 500 000 Euros
- les conditions d'agrément des associations d'importance nationale et leur accès aux juridictions dans le cas d'un procès pénal
- l'institution d'organismes chargés de la réception des informations concernant la réponse à apporter en cas d'urgence sanitaire, à charge du ministre ayant la santé dans ses attributions
- la désignation des services d'assistance technique aux entreprises par le ministre ayant l'environnement dans ses attributions
- le renforcement du personnel de l'Administration de l'environnement

Par analogie à la nomination du service d'assistance technique en matière de REACH (Helpdesk REACH), le Centre de Ressources des Technologies pour l'Environnement a été désigné conjointement par le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et le ministre de l'Economie et du Commerce extérieur en tant que service d'assistance technique en matière de classification, d'étiquetage et d'emballage des substances et mélanges (Helpdesk CLP).

7.2.2. Les activités au niveau communautaire

Les réunions des autorités compétentes des États membres en matière de CLP ainsi que les réunions de comitologie concernant le règlement CLP sont incorporées dans les réunions existantes pour le règlement REACH. Ainsi le nombre et la durée des réunions des autorités compétentes (CARACAL) et des réunions de comitologie sont augmentés de manière à traiter également des sujets et décisions relatifs à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges.

8. Le Service Agréments et management environnemental

Le Service est essentiellement chargé de l'application de la législation sur les personnes agréées, c'est-à-dire la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales privées ou publiques, autres que l'Etat pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement.

Le Service s'occupe de l'instruction des demandes en vue d'obtenir un agrément ministériel sur base de la loi précitée. La liste des personnes agréées est publiée sur internet (www.environnement.public.lu/guichet_virtuel/org_agrees/index.html).

Au courant de l'année 2010, 10 organismes nouveaux ont été agréés alors que 47 arrêtés d'agrément ont été renouvelés et 8 arrêtés ont été modifiés.

En plus, 3 nouveaux sous domaines dans le domaine "*C Substances dans les milieux liquide et solide*" ont été ajoutés à la liste des domaines de compétences et ceci en vertu du "*Règlement GD. modifié du 21 février 2000 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel* ". Il s'agit des domaines " *C11 Echantillonnage selon les normes EN 14275 et EN ISO 317010* ", " *C12 Analyses essence sans plombs (EN 228)* " et " *C13 Analyses carburants pour moteur diesel (EN 590)* ".

9. La Division des Etablissements Classés

9.1. La législation relative aux établissements classés

La Division des établissements classés de l'Administration de l'environnement est essentiellement en charge de l'application de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et des règlements pris en exécution de cette loi, à l'exception des compétences qui sont spécifiques au département du Travail (Inspection du travail et des mines) et des autorisations concernant l'acceptation, la valorisation ou l'élimination de déchets prévues par la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets.

Les autorisations délivrées en vertu de la loi précitée de 1994 dont la division des établissements classés est en charge concernent les établissements ou entreprises qui effectuent certaines opérations d'élimination ou de valorisation et l'implantation ou l'exploitation de sites servant à de telles opérations.
Suivant la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau, une demande d'autorisation introduite au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, vaut également dossier de demande en vertu de la loi précitée du 19 décembre 2008. Dans ce cas, l'Administration de l'environnement a le droit de solliciter auprès du demandeur deux exemplaires supplémentaires qu'elle transmet sans délai à l'Administration de la gestion de l'eau.

9.2. Nombre de dossiers traités par an, tous types d'établissements

9.2.1. Dossiers de demande d'autorisation

A l'exception des dossiers de la classe 4 qui constituent des déclarations, le nombre de dossiers des classes 1, 3 et 3B, aboutissant à une décision ministérielle, s'élève à 763 pour l'année 2010. En dehors des déclarations de la classe 4, il y a en moyenne 43 dossiers de demandes d'autorisation traités par fonctionnaire chargé de l'instruction de dossiers par an. Il faut toutefois préciser que ces dossiers peuvent présenter des degrés de complexité très différents.

9.2.2. Dossiers en cours

Au 31 décembre 2010, 1371 dossiers de demande restaient dans l'attente d'un traitement afin de progresser vers l'étape suivante en vue d'une décision ministérielle.

9.2.3. Dossiers de déclarations

Les établissements de la classe 4 sont déclarés au moyen de formulaires mis à disposition du public.

La base de données héberge au total 4043 dossiers enregistrés entre le 1er janvier 2000 et le 1er janvier 2011. Le total des documents est légèrement supérieur parce qu'il existe des dossiers auxquels sont affectés aussi bien des documents du type « Secteur agricole » que du type « Secteur agricole - inacceptable ».
En l'année 2010 l'Administration a été saisie par 341 dossiers de déclaration. Durant l'année en question 323 déclarations de la classe 4 ont été acceptées comme telles.

9.2.4. Dossiers de demandes

En 2010, 633 dossiers de demande relevant de la classe 1 ont été instruits. Les dossiers précités sont répartis sur les types de dossier suivants:

- cessation d'activité (41)
- demande échelonnée selon Art. 5 (34)
- demande initiale (276)
- demande modification selon Art. 6 (174)
- modification, extension, transformation (60)
- prolongation (51)
- recours (34)

En 2010, 196 dossiers de demande relevant de la classe 3 ont été instruits. Les dossiers précités sont répartis sur les types de dossier suivants:

- cessation d'activité (1)
- demande échelonnée selon Art. 5 (14)
- demande initiale (95)
- demande modification selon Art. 6 (15)
- modification, extension, transformation (65)
- prolongation (5)
- recours (1)

En 2010, 32 dossiers de demande relevant de la classe 3B ont été instruits. Les dossiers précités sont répartis sur les types de dossier suivants:

- demande initiale (28)
- modification, extension, transformation (4)

9.3. Unité contrôle et inspections

La recommandation 2001/331/CE du 27 avril 2001 du Parlement européen et le Conseil prévoit des critères minimaux applicables aux inspections environnementales dans les Etats membres. Cette recommandation couvre les inspections environnementales d'établissements, d'installations et d'activités qui doivent faire l'objet d'autorisations, permis ou licences en vertu du droit communautaire environnemental en vigueur («installations réglementées»). La loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés couvre une grande partie de ces installations.

L'Unité contrôle et inspections du Service des autorisations établissements classés et déchets de la Division des établissements classés de l'Administration de l'environnement est en charge de veiller ensemble avec les autres services de la division

- à enregistrer le suivi des autorisations récemment délivrées,
- à donner suite aux demandes du Parquet des tribunaux d'arrondissement,
- à réaliser un programme d'inspection, tel que recommandé par les instances de l'UE,
- à donner suite aux réclamations concernant des nuisances et pollutions présentées par des particuliers.

Les inspections comprennent la vérification de la conformité des installations aux exigences environnementales applicables en se basant sur des contrôles sur dossier (autorisations, rapports de réception et de contrôle périodique, rapports de mesure, etc.) et des visites sur les lieux (compte-rendu des installations et activités exploitées, détection de non-conformités), les rapports et les autres actions suites à ces inspections (p.ex. demandes de prise de position, information du Parquet, information du réclamant). 446 courriers ont été expédiés dans ce contexte en 2010. Suite à ces actions, 46 demandes d'autorisation ont été présentées à l'Administration de l'environnement. Au 31 décembre 2010 332 dossiers sont ouverts auprès de l'Unité contrôle et inspections dont 106 n'ont pas encore été traités.

9.3.1. Inspections effectuées par des personnes agréées ou par des personnes spécialisées

Il s'agit d'inspections réalisées par des personnes agrées ou spécialisées, ceci sur base de conditions fixées dans des arrêtés ministériels ou en vue de finaliser des dossiers de demande. En 2010, 1370 inspections et contrôles ont été réalisés. Les différents types de travaux réalisés sont les suivants :

- réceptions (279)
- contrôles périodiques dans les domaines "air", "bruit", "eau" ou "sol" (672)
- études d'impact dans les domaines "air", "bruit", "énergies", "risques" ou "sol" (87)
- certifications de la fin de travaux d'assainissement du sol et des eaux (30)
- Inspections «Seveso» (6)
- contrôles périodiques effectués par une personne spécialisée (296)

9.3.2. Inspections effectuées par l'Administration

Il s'agit d'inspections effectuées dans le cadre d'un programme d'inspection ou à la suite d'une réclamation présentée par un particulier ou d'autres administrations. En principe l'inspection d'un établissement se fait d'abord sur base des dossiers de l'AEV, ensuite sur le site de l'établissement.
En 2010 l'Administration a ouvert 146 dossiers d'inspections et en a clôturés 84.

9.4. Accès du public à l'information en matière d'environnement

Dans le cadre de la loi du 25 novembre 2005 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement, entrée en vigueur le 1er janvier 2006, 137 demandes ont été soumises à la Division des établissements classés au cours de l'année 2010.

Il s'agit essentiellement de demandes de copies d'arrêtés ministériels, d'études de tout genre, de parties de dossiers de demande ou de dossiers de demande complets. Les demandes de consultation de dossiers dans les locaux de l'Administration de l'environnement sont plus rares.

Dans la plupart des cas, les demandes émanent de bureaux d'études, d'architectes et autres ayant besoin des informations soit dans le cadre de l'établissement d'un nouveau dossier de demande au nom et pour compte d'un de leurs clients, soit pour l'établissement d'une étude concernant le site faisant l'objet d'un arrêté ministériel, d'un dossier de demande ou d'une étude antérieure.

En règle générale, les demandes sont traitées endéans quelques jours et les documents requis sont envoyés au demandeur par simple courrier. Des consultations d'un dossier dans les locaux de l'Administration de l'environnement se font également sur rendez-vous. Lors d'une telle consultation, l'intéressé pourra consulter les documents requis et, le cas échéant, demander des copies faites sur place dans la mesure du possible.

9.5. Unité « agriculture, industrie alimentaire et tourisme »

9.5.1. Déclarations en vertu du règlement grand-ducal du 26 juillet 1999 fixant les prescriptions générales pour les établissements du secteur agricole qui relèvent de la classe 4 en matière d'établissements classés.

65 déclarations ont été introduites en 2010 dans le cadre du prédit règlement. Par rapport à 2009, le nombre de déclarations introduites diminue légèrement. Le degré de conformité des déclarations introduites reste sensiblement égal, à savoir

- 47 déclarations étaient conformes dès leur introduction. Les exploitants ont reçu un accusé de réception leur rappelant d'être conformes aux prescriptions du prédit règlement,
- 16 déclarations étaient non-conformes à leur introduction du fait qu'une ou plusieurs pièces requises par le règlement grand-ducal n'étaient pas jointes à la déclaration. Les exploitants ont été invités par écrit à faire parvenir les pièces manquantes à la l'Administration de l'environnement. 12 de ces déclarations ont été complétées par la suite et ont pu être considérées comme étant conformes,
- 6 déclarations n'étaient pas, ou partiellement pas, acceptables du fait que les établissements déclarés ne relevaient pas, d'après le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés, de la classe 4 mais de la classe 3B. Les exploitants ont été invités à introduire un dossier de demande d'autorisation conforme à la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

9.6. Unité Traitement de déchets

9.6.1. Activités principales de l'unité

Les activités principales de l'unité Traitement de déchets sont les suivantes:

- Installations de traitement de déchets,
- Décharges de déchets *(IPPC) (EIE)*, stockage intermédiaire du type professionnel de déchets, dépôts de matières minérales et végétales,
- Installations d'élimination ou de valorisation de déchets dangereux *(IPPC)*, installations de traitement professionnel de déchets, parcs à conteneurs pour collecte sélective de déchets, installations de recyclage et de récupération utilisées à des fins professionnelles, installations de compostage, broyages, concassage (y compris les installations mobiles de concassage),
- Scories, laitiers,
- Assainissements d'anciennes décharges,
- Récupération et destruction de substances explosives,
- Forages (approvisionnement en eau, géothermie);
- Captages (Dispositifs de captage d'eaux souterraines);
- Installations de co-fermentation de déchets

9.6.2. Le règlement grand-ducal du 18 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés (Mémorial A N° 32 du 09/03/2010)

Le règlement grand-ducal susmentionné a apporté certains changements de classification des installations et établissements traités par l'unité Traitement de déchets. Ainsi, les forages en profondeur ont-ils été nouvellement regroupés sous le numéro de nomenclature n° 208 *Industrie extractive.*

9.6.3. Dossiers soumis à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

a) Les forages en profondeur (approvisionnement en eau et géothermie)

Au cours de l'année 2010 88 dossiers de demande de la classe 1 ont été introduits en relation avec les forages en profondeur (65 dossiers *forages géothermiques*, 23 dossiers *forages approvisionnement en eau*. 16 dossiers de demande sont en attente de traitement, 92 ont été traités et 102 dossiers de demande ont été clôturés pendant cette période.

b) Les captages de sources

16 dossiers de demande de la classe 3 ont été introduits au cours de l'année 2010 en relation avec les dispositifs de captage. 14 dossiers de demande sont en attente de traitement, 6 ont été traités et 3 dossiers de demande ont été clôturés pendant cette période.

9.6.4. Dossiers soumis à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et à la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets

46 dossiers de demande de la classe 3/3B et de la classe 1 ont été introduits au cours de l'année 2010. 5 dossiers de demande sont en attente de traitement, 22 dossiers ont été traités, 43 dossiers ont été clôturés pendant cette période par l'unité Traitement de déchets (rédaction arrêtés commodo + déchets) et plusieurs dossiers ont été clôturés par l'unité Traitement de déchets en collaboration avec les autres unités de la DEC (rédaction et/ou contrôle des arrêtés déchets).

9.6.5. Activités diverses de l'unité

- L'unité déchet s'est investie dans la formation des autres unités de l'Administration de l'environnement en relation avec la législation sur les "déchets".
- L'accompagnement d'un fonctionnaire de la carrière de l'ingénieur a été finalisé de sorte que l'unité comporte désormais trois fonctionnaires;
- L'unité de Traitement de déchets a collaboré avec l'Administration de la gestion de l'eau et le Centre de ressources des technologies pour l'environnement à la rédaction d'un guide concernant la réalisation de forages géothermiques au Luxembourg intitulé *"Handbuch Geothermie – Geothermie in Luxemburg"*. Le guide publié en novembre 2010 informe le public intéressé sur la faisabilité des projets géothermiques ainsi que sur les contraintes techniques et géologique existantes et accompagne les intéressés dans les démarches administratives nécessaires pour l'obtention des autorisations requises;
- L'unité a également collaboré avec l'Administration des services techniques de l'agriculture et avec l'Administration des services vétérinaires, surtout en ce qui concerne les dossiers tombant sous l'application de la réglementation européenne modifiée CE 1774/2002 concernant les sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine.

- L’accompagnement des divers sites de gestion des déchets et plus particulièrement les décharges pour déchets ménagers et assimilés constitue également une charge de l’unité Traitement de déchets;
- Dans ce contexte, l'unité Traitement de déchets a accompagné durant l'année 2010 divers chantiers en relation avec les autorisations émises dans le cadre des législations afférentes:
    - La finalisation de l'extension de la décharge du SIGRE à Muertendall;
    - L'aménagement de l'installation de co-fermentation de près d'Itzig;
    - L'aménagement de l'installation de co-fermentation près de Kehlen;
    - L'assainissement du site appelé Plateau du St Esprit à Belval;
    - La réalisation de forages géothermiques du bâtiment Konrad Adenauer à Luxembourg et du bâtiment Solarwind à Windhof;
    - L'aménagement de l'installation de prétraitement de déchets par biométhanisation de Minettkompost près de Mondercange;
    - Le site de l'ancien crassier d'Ehlerange;
    - Le site de l'ancien crassier LDAC Est et Ouest à Sanem;
- En outre, divers contrôles ont été effectués au long de l'année 2010, partiellement avec la collaboration de l'Administration des douanes et accises:
    - Installations de co-fermentation Biogas de l'Our, Biogas Kohl près de Reuler,
    - Les installations de co-fermentation la société BIOGAS Mangen à Berg, Minettkompost à Esch/ Alzette, Naturgas Kielen;
- Durant 2010, des visites et réunions ainsi que des formations spécifiques ont été faites:
    - Réunions d'information avec la Biogasvereenegung dans le cadre de la détermination de déchets pouvant être introduits dans les installations de co-.fermentation;
    - Séminaire de la "Technische Universität Dresden" sur le traitement biologique anaérobie de déchets;
    - Séminaire de l'union belgo luxembourgeoise des géologues intitulé "Shallow Geothermy - a geological potential in Belgium";
    - Du bureau WASTECONSULT INTERNATIONAL à Hanovre (4*. Internationale Deponietagung*) formation;
- Plusieurs projets internes ont également été soutenus par l'unité Traitement de déchets:
    - Les répercussions de la nouvelle directive cadre "déchets" sur la législation nationale;
    - Révision de la liste des codes européens de déchets;
    - Révision de la nomenclature des établissements classés
- Elaboration de règlements grand-ducaux dans le cadre des établissements tombant sous le régime de la classe 4.

9.7. Unité « construction, infrastructures, artisanat et loisirs »

9.7.1. Zones d'activités commerciales, artisanales et industrielles

Déjà avec l’entrée en vigueur de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, ainsi que du règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés, le législateur a exprimé la volonté de faciliter aux établissements artisanaux l’obtention d’une autorisation d’exploitation conformément à la loi en question. La facilité se situe notamment au niveau de la procédure d’autorisation. En effet, les demandes d’autorisation de ces établissements ne doivent pas être soumises à une enquête publique lorsque ces établissements respectent certains critères de la nomenclature.

Les établissements en question sont énumérés au règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 sous les nos 32 (atelier de travail du bois), 33 (ateliers d'entretien de véhicules), 34 (ateliers de constructions métalliques), 42 (centrales à béton), 49 (dépôts de bois), 52 (bonneterie), 53 (boucheries, charcuteries), 57 (boulangeries, pâtisseries), 62 (fabrication de brosses), 64 (buanderies), 87 (charpentier), 88 (chaudronneries), 89 (fabrication de chaussures), 94 (chocolateries, confiseries), 171 (forges), 207 (imprimeries, ateliers d'héliogravure, de flexographie et de sérigraphie), 222 (installations de lavage), 228 (ateliers pour le travail des marbres), 241 (travail des métaux), 249 (moulins à céréales), 258 (fabrication d'outils), et 267 (application de peintures).

Lorsqu'un établissement artisanal tel que défini par la nomenclature s'installe dans une zone d'activités autorisée, le ministre ayant l'environnement dans ses attributions dispose de toutes les informations pour juger si l'impact spécifique de cet établissement n'aura pas d'effets négatifs sur les alentours immédiats.

Le répertoire des zones industrielles ainsi que des zones d'activités autorisées selon la législation relative aux établissements classés est publié sur le site Internet du ministère.

Au cours de l'an 2010, trois autorisations ont été délivrées en vertu de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés couvrant l'aménagement et l'exploitation de deux nouvelles zones d'activités à Contern et à Differdange et l'aménagement final d'une zone existante à Sanem. Des conditions d'aménagement et d'exploitation spécifiques ont ainsi été fixées afin de permettre la viabilisation d'une surface totale non encore aménagée de 40,5 ha.

Dans la même période, deux dossiers de demande ont été déposés auprès de l'Administration de l'environnement concernant le point 363 de la nomenclature des établissements classés (Zones d'activités – commerciales, artisanales et industrielles). Quinze dossiers sont encore en cours d'instruction.

Avant le dépôt d'un dossier de demande relatif à une zone d'activités, l'Administration de l'environnement est en principe déjà saisie du dossier. En effet, un dossier de demande conforme aux dispositions de la loi en question doit préciser les incidences d'un projet sur l'environnement en tenant compte de la situation y existante. Par conséquent, il y a lieu de consulter les autorisations déjà délivrées pour les établissements classés situés dans les alentours immédiats de la zone d'activités projetée. En fonction de l'étendue du projet, la constitution de cet inventaire représente une charge de travail plus ou moins importante. Au lieu de s'adresser directement aux établissements déjà existants dans les alentours immédiats du projet, le requérant peut solliciter auprès de l'Administration de l'environnement la consultation de son archive. Néanmoins cet archive ne peut prétendre d'être complet du fait que ce n'est qu'avec l'entrée en vigueur de la loi du 9 mai 1990 que le ministre ayant l'environnement dans ses attributions est devenu compétent en matière d'établissements classés. Depuis cette date, toutes les pièces sont archivées auprès de l'Administration de l'environnement. Ainsi, il apparaît que la régularisation d'une zone d'activités en voie d'aménagement est bien plus complexe que l'élaboration d'un dossier de demande relatif à la création d'une nouvelle zone.

9.7.2. Zones éoliennes

Aucune nouvelle éolienne n'a été autorisée en 2010. Pourtant, deux nouvelles demandes ont été déposées en 2010 et concernent l'aménagement et l'exploitation de six nouvelles éoliennes d'une puissance totale projetée de 13,8 MW. Ces éoliennes sont toutes projetées sur le territoire de la commune de Weiswampach.

Un relevé des parcs éoliens autorisés est publié sur le site internet du ministère.

9.8. Unité « Immeuble et Gestion de l'Energie »

9.8.1. Dossiers introduits

En 2010 l'unité "Immeuble et Gestion de l'Energie" a été saisie de 314 dossiers de demande répartis comme suit :

- 74 dossiers concernaient une demande de modification non substantielle selon l'article 6 ;
- 210 dossiers concernaient une demande d'autorisation selon l'article 7 ;
- 4 dossiers concernaient une cessation d'activité ;
- 7 recours gracieux ;
- 16 dossiers concernaient une prolongation du délai de mise en exploitation.

9.8.2. Dossiers traités

En 2010 l'unité a traité 227 dossiers. Sont considérés comme dossiers traités aussi bien ceux concernant les autorisations d'exploitation délivrées que ceux concernant les refus ainsi que les dossiers annulés à cause du dépassement des délais pour introduire des informations supplémentaires demandées aux requérants.

9.9. Unité « Industries »

L'unité «industries » traite essentiellement les dossiers relatifs aux activités du secteur de l'industrie travaillant les métaux, du secteur de l'industrie chimique, du secteur de l'industrie du caoutchouc et du secteur de l'industrie minérale ainsi que les dossiers relatifs aux stations d'épuration.

En ce qui concerne les établissements industriels, les autorisations délivrées en 2010 concernaient en grande partie des modifications non substantielles et des modifications et extensions d'établissements existants. Au total, une centaine d'autorisations a été émise. Tel est également le nombre de demandes et de déclarations de cessations d'activité dont l'Administration a été saisie en 2010.

Des autorisations pour 9 nouvelles stations d'épuration ont été délivrées en 2010. Parmi ces établissements figurent notamment les stations d'épuration de Mersch et de Burmerange d'une capacité épuratoire de 70.000 et de 14.000 équivalents-habitants. Les autres stations autorisées traitant des eaux résiduaires communales présentent une capacité de traitement nettement inférieure. Une station d'épuration industrielle servant à épurer des eaux en provenance de l'industrie laitière et deux stations d'épuration pour des particuliers ont également été autorisées en 2010. Deux nouvelles demandes ont été introduites en 2010.

La mise en conformité des établissements ne respectant pas les dispositions de leurs arrêtés d'exploitation ou des réglementations nationales et européennes a été poursuivie. Les non-conformités les plus fréquentes comprennent l'exploitation d'installations non autorisées, le non-respect des valeurs seuils imposées p.ex. pour les émissions dans l'air et le non-respect de dispositions légales directement applicables, indépendamment des prescriptions dans l'autorisation ministérielle au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

9.9.1. Liste des établissements classés « IPPC »

Des révisions des conditions d'exploitation des établissements tombant dans le champ d'application de la directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution sont régulièrement réalisées.

En l'année 2010 un nouvel établissement de production de biodiesel a été autorisé en tant qu'installation *chimique destinés à la fabrication de produits chimiques organiques de base, tels qu'éthers.*

Un relevé des établissements classés tombant sous la directive précitée est publié sur le site Internet du ministère.

9.10. Unité « Transports et approvisionnement »

Pendant l'année 2010, 75 dossiers de demande d'autorisation ont été traités. Il s'agit d'un côté de dossiers qui ont abouti à une autorisation ministérielle, mais aussi de dossiers qui ont été clôturés à cause de dépassements de délais, de dossiers annulés ou de demandes introduites en vertu de l'article 6 comme modification non substantielle mais qui ont été jugées substantielles par l'Administration. En 2010, 79 nouveaux dossiers ont été introduits.

9.11. Unité « SEVESO »

Au Grand-Duché de Luxembourg, 21 établissements sont actuellement soumis à la directive «SEVESO», transposée en droit national par le règlement grand-ducal modifié du 17 juillet 2000 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

12 de ces établissements disposent de quantités de substances dangereuses rangeant en seuil bas.

9 établissements disposent de quantités de substances dangereuses rangeant en seuil haut et sont donc soumis notamment aux exigences des articles 9, 11 et 13 du règlement grand-ducal précité.

Une liste des établissements Seveso luxembourgeois est publiée sur le site Internet du ministère.

9.11.1. En ce qui concerne les établissements «seuil bas» :

Ces établissements doivent faire parvenir aux autorités compétentes, à savoir le ministre ayant la protection de l'environnement dans ses attributions et le ministre ayant le travail dans ses attributions, via l'Administration de l'environnement (AEV) une notification ainsi qu'un document de politique de prévention des accidents majeurs.

Ces documents sont disponibles pour les établissements concernés.

Des inspections ont été réalisées au courant de l'année 2010 pour tous les établissements «seuil bas».

9.11.2. En ce qui concerne les établissements «seuil haut» :

Ces établissements doivent faire parvenir aux autorités compétentes, par l'intermédiaire de l'Administration de l'environnement (AEV), une notification, un rapport de sécurité et un plan d'urgence interne, documents servant également de base à l'élaboration du plan d'urgence externe (PUE).

Un plan d'urgence externe concerne en premier lieu la protection des personnes (cartographie, implantation de l'établissement, risques potentiels relatifs aux personnes, caractéristiques des produits stockés, risques répertoriés relatifs aux personnes, scénarios

retenus relatifs aux personnes dans le plan d'urgence interne, organisation des secours, fiches réflexes). Ce n'est qu'après l'élaboration de cette partie du plan d'urgence externe par l'Inspection du travail et des mines que l'Administration de l'environnement fait compléter ce plan par les données spécifiques relatives à la protection de l'environnement (environnement autour des sites, données météorologiques, gestion des eaux, pollution par des fumées de combustion, fiches réflexes complétées).

En ce qui concerne le site des dépôts pétroliers de Bertrange, comprenant les sociétés Kuwait Petroleum (Luxembourg) S.A., Shell Luxembourgeoise S.A. et ESSO Luxembourg S.A., ceux-ci sont traités dans un seul PUE. La version coordonnée du PUE a été élaborée en regroupant en un document les parties préparées séparément en avance pour ce qui est de la protection des personnes et pour ce qui est de la protection de l'environnement. Après la consultation du public, la version coordonnée a été révisée en vue de sa diffusion en 2011.

En ce qui concerne Tanklux S.A de Mertert, tous les documents exigés sont disponibles auprès des autorités compétentes. L'élaboration d'une version coordonnée du PUE sur base du PUE-PCPP (partie protection des personnes) a été entamée. Après concertation avec les autorités allemandes, la finalisation et la publication de ce PUE est prévue en 2011.

Des inspections ont été réalisées au courant de l'année 2010 pour tous les établissements «seuil haut».

9.12. Dossiers soumis au règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés (EIE)

La procédure d'évaluation comporte plusieurs étapes, à savoir :

- la vérification préliminaire (screening):
  opération qui consiste à déterminer si tel ou tel projet spécifique nécessite ou non une EIE (projets de l'annexe II) ;
- la délimitation du champ de l'évaluation (scoping):
  opération qui consiste à identifier les points sur lesquels doit porter la déclaration d'incidences sur l'environnement ;
- l'examen :
  opération qui consiste à passer en revue la déclaration d'incidences sur l'environnement, afin de s'assurer qu'elle est conforme aux exigences minimales du règlement grand-ducal du 7 mars 2003 en matière d'information.

La première étape ne concerne que les établissements figurant en annexe II du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Ces établissements ne sont soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) que lorsqu'il résulte d'un examen, cas par cas, effectué par l'autorité compétente, qu'un projet déterminé est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. L'Administration de l'environnement, définie en tant qu'autorité compétente, assure l'instruction des dossiers tout en collaborant avec les autres autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement.

La deuxième étape est facultative et n'est engagée que sur demande du maître d'ouvrage.

9.12.1. L'étape "screening"

En ce qui concerne l'étape de la vérification préliminaire, les projets suivants ont été analysés en 2010:

- 1 zone d'activités (aménagement final d'une zone existante);

- 1 gazoduc (déviation d'un gazoduc existant sur une longueur de 800 m);
- 1 parc éolien (extension d'un parc éolien).
- 104 forages en profondeur (géothermie et approvisionnement en eau, classe 1 et classe 3) et captages de sources (classe 3)
- 1 agrandissement de la décharge pour déchets inertes près de Bettembourg / Dudelange;
- 1 installation de traitement de déchets de bois près de Bissen;
- 6 établissements du secteur agricole
- 3 établissements du secteur alimentaire
- l'extension Tanklux à Mertert.

9.12.2. La phase "scoping"

En ce qui concerne l'étape de la délimitation du champ de l'évaluation (scoping), les projets suivants ont été analysés en 2010:

- l'Administration de l'environnement a été contactée en la matière par un bureau d'études belge chargé d'élaborer une évaluation des incidences pour un parc éolien projeté à proximité immédiate de la frontière belgo luxembourgeoise (3 éoliennes) 2 dossiers de demande ont été introduits pour évaluer la situation en relation avec l'agrandissement de la décharge pour déchets inertes près de Bettembourg / Dudelange et de la décharge pour déchets inertes près de Nothum;
- 1 installation de traitement de déchets de bois près de Bissen;
- 2 établissements du secteur agricole
- l'extension du dépôt de Tanklux
- 1 station d'épuration à Mertert.

9.12.3. La phase "Examen de l'évaluation EIE"

En ce qui concerne l'étape de l'examen de l'évaluation des incidences sur l'environnement, les projets suivants ont été élaborés et présentés à l'autorité compétente en 2010:

- une zone d'activité projetée à Kockelscheuer, commune de Roeser;
- un parc éolien projeté à Binsfeld, commune de Weiswampach.
- l'Administration de l'environnement a été consultée en relation avec deux déclarations d'incidences sur l'environnement concernant des projets situés sur le territoire d'un pays voisin à savoir une extension de la carrière Mesenich située sur le territoire allemand à proximité des localités de Moersdorf, commune de Mompach, et Wasserbillig, commune de Mertert et un parc éolien (7 éoliennes) projeté sur le territoire des communes d'Arlon et de Messancy
- 1 projet d'agrandissement et de surhaussement de la décharge Hosingen a été clôturé
- le port de Mertert
- la station d'épuration de Bleesbruck.

9.13. Service des plans de prévention et de gestion des déchets des établissements classés

Conformément à l'article 21 de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets, les établissements artisanaux, commerciaux et industriels doivent établir un plan de prévention et de gestion des déchets (PPGD) lors de l'introduction d'un dossier de demande d'autorisation en vertu de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. L'Unité des Plans de Prévention et de Gestion des Déchets assure la vérification et le suivi de ces dossiers.

Notamment les trois étapes suivantes sont mises en œuvre:

- Vérification du premier plan de prévention et de gestion des déchets, établi par l'établissement;

- Demande d'un rapport annuel sur les quantités de déchets produits (établissement de la classe 1);
- Révision trisannuelle du plan de prévention et de gestion des déchets.

Les mesures sont le cas échéant accompagnées par des visites des lieux.

9.13.1. La base de données des dossiers de gestion des déchets

Toutes les informations en relation avec la prévention et la gestion des déchets figurant dans les PPGD des établissements, les rapports annuels et les révisions sont saisies et centralisées dans une base de données ACCESS. A la fin de l'année 2010 5.178 dossiers (subdivisés en 3.667 PPGD, 1.070 rapports annuels et 441 révisions de PPGD) étaient enregistrés dans cette base de données dont:

- 3.386 dossiers approuvés;
- 987 dossiers non clôturés;
- 438 dossiers remplacés par des dossiers plus récents;
- 367 dossiers abrogés.

Les 987 dossiers non clôturés et en voie de traitement se composent principalement de:

- 348 dossiers pour lesquels un PPGD, un rapport annuel ou une révision ont été demandés;
- 312 dossiers pour lesquels le PPGD est exigé 6 mois après le début de l'exploitation;
- 199 dossiers pour lesquels des informations supplémentaires ont été demandées;
- 128 dossiers ouverts pour des raisons diverses.

Les dossiers enregistrés en l'année 2010 sont répartis comme suit:

- Dossiers "PPGD" (324)
- Dossiers "rapports annuels" (154)
- Dossiers "révisions de PPGD" (75)

9.13.2. Les plans de prévention et de gestion des déchets examinés en 2010

En 2010, l'Unité des Plans de Prévention et de Gestion des Déchets (UPPGD) a examiné 167 dossiers de demande d'autorisation introduits en vertu de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés qui nécessitaient un plan de prévention et de gestion des déchets d'après les articles 21 et 22 de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets.

Durant l'année écoulée 99 PPGD ont été exigés par l'Unité Contrôle et Inspection de l'Environnement (UCIE).

Cela veut dire qu'en 2010, au total 266 dossiers qui nécessitaient un PPGD ont été traités par l'Unité des Plans de Prévention et de Gestion des Déchets. Lors de 58 dossiers de demande, l'établissement d'un nouveau PPGD n'était pas nécessaire.

Les plans de prévention et de gestion des déchets auront pour but une bonne et transparente organisation de la gestion interne des déchets dans les établissements afin de permettre, entre autres, de réduire la production et la nocivité des déchets et d'utiliser de façon rationnelle les matières premières. Les PPGD constituent dès lors un volet de base essentiel pour l'organisation de la gestion des déchets d'une entreprise. Il s'agit de plans d'actions sur la prévention de la production des déchets pour créer le cadre d'un effort durable concernant la gestion des déchets dans les divers établissements. Ces établissements participent ainsi à la mise en œuvre de la stratégie nationale du développement durable dans les domaines de l'environnement.

Le taux des dossiers de demande ayant eu un plan de prévention et de gestion des déchets dans leur dossier de demande initial était de 79,3 %. Le taux des PPGD introduits considérés comme complets était de 89,1 %.

A la fin de l'année 2010 environ 3.667 PPGD étaient enregistrés dans la base de données dont 2.182 PPGD approuvés, 834 PPGD non clôturés, 291 PPGD abrogés ainsi que 360 PPGD remplacés par des dossiers plus récents.

9.13.3. Les rapports annuels des établissements classés

Dans le cadre des autorisations ministérielles des établissements classés, il est demandé aux exploitants

- de tenir un registre avec les quantités et les modes de valorisation ou d'élimination des déchets;
- d'établir un rapport annuel sur la gestion des déchets (notamment les établissements de la classe 1).

Le rapport annuel est à transmettre pour le 31 janvier au plus tard à l'Administration de l'environnement.

En 2010, 154 rapports annuels sur la gestion des déchets ont été traités dont 107 ont pu être approuvés par l'unité des PPGD jusqu'à la fin de l'année. Fin 2010 environ 1070 rapports annuels ont été enregistrés dans la base de données, dont 897 approuvés, 84 non clôturés, 44 abrogés ainsi que 45 rapports annuels remplacés par des dossiers plus récents.

9.13.4. La révision trisannuelle des plans de prévention et de la gestion des déchets

Dans le cadre des autorisations ministérielles des établissements classés, il est demandé aux exploitants de procéder à une révision trisannuelle de leur plan de prévention et de gestion des déchets. En effet, c'est par un suivi régulier de la gestion des déchets dans les établissements qu'une gestion de plus en plus optimale s'instaure.
En 2010 environ 24 révisions de PPGD ont été demandées en collaboration avec l'Unité Contrôle et Inspections. Quelques entreprises ont volontairement présenté une actualisation de leur documentation sur la gestion des déchets à l'échéance des trois ans. Suite à l'introduction d'un dossier de demande d'autorisation de modification non substantielle de l'établissement (article 6. de la législation relative aux établissements classés) plusieurs établissements ont été invités de présenter leur révision du PPGD (dossier exigé par l'autorisation initiale de l'établissement).

En 2010, 75 dossiers de révisions de PPGD ont été traités dont 43 révisions ont pu être clôturées jusqu'à la fin de l'année. A la fin de l'année 2010 environ 441 révisions de PPGD étaient enregistrées dans la base de données, dont 307 approuvées, 69 non clôturées, 32 abrogées ainsi que 33 révisions remplacées par des dossiers plus récents.

9.14. Collaboration avec d'autres administrations

Dans le cadre de l'application de la législation sur les établissements classés, l'Administration a poursuivi une collaboration particulièrement étroite avec l'Inspection du travail et des mines et l'Administration de la gestion de l'eau.

Dans le contexte de la loi-cadre de développement et de diversification économiques, l'Administration participe au sein du ministère de l'Economie et du Commerce extérieur aux réunions de la commission "Aides d'Etat".

L'Administration participe à certains travaux du Haut Commissariat à la Protection Nationale.

10. Division de l'air et du bruit

10.1. Service du bruit

Dans le but de satisfaire aux exigences internationales en matière de bruit dans l'environnement, le service bruit a réalisé un certain nombre de travaux dans le cadre de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. La directive précitée a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 2 août 2006 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit et par le règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Dans le contexte de la directive 2002/49/CE précité, les trois plans d'action de lutte contre le bruit routier, le bruit ferroviaire et le bruit de l'aéroport de Luxembourg ont été approuvés de façon définitive en 2010 et envoyés à la Commission européenne. Un tel plan d'action est défini comme étant un plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire la réduction du bruit.

Un comité de pilotage interministériel a pour charge de suivre la mise au point de la cartographie stratégique du bruit et des plans d'action ainsi que leur exécution, tant sur le plan administratif que technique. Le service bruit est chargé du secrétariat de ce comité de pilotage. Trois groupes de travail en matière de gestion du bruit des grandes infrastructures de transport ont été mis en place, à savoir le groupe «bruit routier», le groupe «bruit ferroviaire» et le groupe «bruit aéroportuaire». Le service bruit est membre de ces trois groupes de travail.

En 2010, les groupes de travail cités ont travaillé sur la mise en œuvre des trois plans d'action. En tant qu'illustration, mentionnons par exemple qu'au niveau de l'assainissement des zones de gestion du bruit, cette mise en œuvre se constitue de projets spécifiques pour chaque zone de gestion de bruit, qui définit les mesures de lutte contre le bruit, ceci compte tenu des priorités mis en avant du point de vue de leur exposition au bruit et de la planification globale en matière des investissements de l'Etat dans les infrastructures de transport du pays.

Conformément au plan d'action de lutte contre le bruit de l'aéroport, le service bruit est en train de mettre en place un programme d'isolation acoustique des logements à travers une modification de la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, des adaptations ponctuelles du régime d'aides existant en matière d'isolation thermique ainsi qu'à travers un régime spécial pour les habitations dans les alentours immédiats de l'aéroport à travers un nouveau règlement grand-ducal. Parallèlement à l'élaboration de ces textes légaux et règlementaires, le service bruit a réalisé un état des lieux détaillé dans les alentours immédiats de l'aéroport. Enfin, cette mesure nécessite la mise en place d'un nouveau service de gestion des dossiers auprès de l'Administration de l'environnement, pour lequel le personnel adéquat a été demandé et pour lequel il s'agit de mettre en place les moyens et outils nécessaires. Mentionnons que dans ce contexte la Commission Consultative Aéroportuaire s'est réunie pour la première fois depuis 2008 afin de discuter la mise en œuvre de ce plan d'action.

Le service bruit est intervenu dans le cadre de certains plans d'aménagement généraux et particuliers afin d'aider les administrations communales à répondre à leur obligation de tenir compte des informations en matière de bruit lors de l'évaluation des incidences sur

l'environnement dans le contexte de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Dans le contexte des plans d'action, les aspects du bruit ont été incorporés dans le cours de formation continue en matière d'aménagement du territoire organisée par le Département de l'aménagement du territoire auprès de l'Université du Luxembourg. Cette formation s'adresse aux personnes du secteur public et privé en charge de la planification. De plus, il existe une formation pour le secteur du bâtiment qui s'adresse aux personnes concernées par la mise en œuvre des mesures de lutte contre le bruit.

Parallèlement aux travaux dans le cadre des plans d'action, les efforts en matière d'élaboration d'un cadastre des nuisances sonores basé sur la cartographie stratégique du bruit continuent. En effet, la deuxième phase de la directive 2002/49/CE est imminente et prévoit que les Etats membres élaborent des cartes de bruit de l'ensemble des grands axes routiers, des grands axes ferroviaires, des grands aéroports et des agglomérations représentatives de l'année 2011.

En 2010, le service bruit a analysé les grandes infrastructures de transport et la répartition de la population au niveau national, ce qui a permis de déterminer les zones concernées par cette deuxième phase. Il s'en suit que l'ampleur de l'exercice de cartographie est nettement plus importante, vu qu'environ 188 axes routiers, quasiment la totalité du réseau ferroviaire, l'aéroport de Luxembourg et l'agglomération de la Ville de Luxembourg et environs sont concernés.

Afin de préparer ces travaux de cartographie, le service bruit a réalisé un projet pilote de cartographie de l'agglomération de la Ville de Luxembourg et environs en collaboration avec l'Administration communale de la Ville de Luxembourg. En effet une telle cartographie n'a jamais été réalisée au Luxembourg et l'objectif du projet pilote consiste à analyser et à commenter la base des données d'entrée disponibles et de réaliser une carte de bruit provisoire pour un quartier de la Ville de Luxembourg. Par ailleurs, les travaux de préparation des autres cartes stratégiques du bruit a été entamée.

Au niveau international, le service bruit fait partie de plusieurs groupes de travail et d'experts internationaux. Citons en tant qu'exemple qu'en matière des émissions sonores des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments, le service «bruit» est membre du «Groupe d'Experts en matière de Bruit» établi sous la directive 2000/14/CE relative aux émissions sonores des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments. De plus, le service bruit constitue un centre national de référence (NRC) auprès de l'Agence Européenne pour l'Environnement qui traite actuellement notamment de la détermination des méthodes de calcul harmonisées définies qu'il s'agira de mettre en œuvre lors de la troisième phase de la directive sous rubrique. Mentionnons encore que depuis l'année 2008, le service bruit est invité permanent du « Ausschuss physikalische Einwirkungen », groupe allemand d'experts en matière d'incidences de phénomènes physiques sur l'homme.

Le service bruit assure la procédure de la gestion des demandes d'autorisation pour travail de nuit dans le contexte du règlement grand-ducal modifié du 13 février 1979 concernant le bruit dans les alentours immédiats des établissements et des chantiers. Le service bruit établit les avis de l'Administration de l'environnement au sujet des demandes d'autorisation et prépare les arrêtés ministériels d'autorisation pour le ministre ayant la protection de l'environnement dans ses attributions. En 2010, le service bruit a traité environ 280 demandes pour chantiers de nuit d'ampleurs variables.

Le service bruit assiste le service agréments et management environnemental au sein de l'Administration de l'environnement lorsqu'il s'agit de gérer les agréments en matière de bruit et de vibrations.

Finalement, le service «bruit» a dû intervenir suite à différentes plaintes de la part de la population dans le cadre du règlement grand-ducal du 16 novembre 1978 concernant les niveaux acoustiques pour la musique à l'intérieur des établissements et dans leur voisinage ainsi que dans le cadre du règlement grand-ducal modifié du 13 février 1979 concernant le bruit dans les alentours immédiats des établissements et des chantiers. Dans ce contexte, le service bruit a effectué des contrôles, et élaboré des analyses et expertises en matière de bruit.

10.2. Services des économies d'énergie

Le service des économies d'énergie a pour mission d'instruire les dossiers relatifs aux aides étatiques se référant aux énergies renouvelables et à l'efficience énergétique, aux voitures à personnes à faibles émissions de CO_2, un remboursement partiel de la taxe sur les véhicule routier, des aides en relation avec l'acquisition d'un appareil réfrigérant économique (A++), ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et aux autobus à faibles émissions.

10.2.1. Aides financières aux particuliers pour les investissements réalisés dans le cadre de l'efficience énergétique et des énergies renouvelables

En 2010, 2'806 dossiers de demande ont été introduits. Les chiffres ci-après se réfèrent à l'instruction des dossiers introduits en 2010, ainsi qu'aux dossiers introduits antérieurement et qui ont été tenu en suspense vu l'état incomplet de ceux-ci.

2'587 dossiers ont pu être clôturés pendant l'année 2010. Des aides ont être allouées pour 2940 dossiers et 90 dossiers ont du être refusés.

701 dossiers se trouvent encore dans la procédure de traitement. Le nombre total de dossiers incomplets s'élève encore à 1043.

Ci-après la répartition des aides allouées par technologie durant 2010:

	€
Capteur solaire photovoltaïque	2'502'637
Chaudière à bois	762'402
Collecteurs thermiques	3'338'426
Chaudière à condensation & équilibrage hydraulique	171'245
Pompe à chaleur	539'016
Raccordement au réseau de chaleur	35'605
Nouvelle construction à performance énergétique élevée	1'902'652
Assainissement énergétique	1'057'625
Conseil en énergie	183'614
Total	**10'493'222**

10.2.2. Prime d'encouragement écologique pour l'électricité produite à partir de l'énergie éolienne, hydraulique, solaire, de la biomasse et du biogaz

En 2010, 2'206 dossiers de demande ont été introduits. Les chiffres ci-après se réfèrent à l'instruction des dossiers introduits en 2010, ainsi qu'aux dossiers introduits antérieurement et qui ont été tenu en suspense vu l'état incomplet de ceux-ci.

1'611 dossiers ont pu être finalisés pendant l'année 2010. Des aides ont être allouées pour 1'592 dossiers et 19 dossiers ont du être refusés.

686 dossiers se trouvent encore dans la procédure de traitement. Le nombre total de dossiers incomplets s'élève encore à 175.

Ci-après la répartition des primes allouée par technologie durant 2010:

Type d'installation	Primes	Production
	[€]	[kWh]
Point d'injection photovoltaïque	6'910'195	14'291'273
Centrale hydroélectrique	105'151	4'206'032
Eolienne	642'845	25'713'792
Installation fonctionnant au biogaz	377'642	15'105'686
Total	8'035'833	59'316'783

10.2.3. Aide financière et d'une prime à la casse aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO2

En 2010, 11'726 dossiers de demande ont été introduits. Les chiffres ci-après se réfèrent à l'instruction des dossiers introduits en 2010, ainsi qu'aux dossiers introduits antérieurement et qui ont été tenu en suspense vu l'état incomplet de ceux-ci.

5'192 dossiers ont pu être finalisés pendant l'année 2010. Des aides ont être allouées pour 4'836 dossiers et 356 dossiers ont du être refusés.

12'206 dossiers se trouvent encore dans la procédure de traitement. Le nombre total de dossiers incomplets s'élève à 451.

En annexe la repartions des primes allouée en 2010:

	#	Primes
		[€]
CAR-e	2'338	1'761'000
CAR-e +	2'498	5'244'500
Total	4'836	7'005'500

10.2.4. Remboursement partiel de la taxe sur les véhicules routiers et autres mesures diverses en matière de la taxe sur les véhicules routiers

En 2010, 1'784 dossiers de demande ont été introduits. 1'769 dossiers ont pu être finalisés en 2010. Des aides ont été allouées pour 1'635 dossiers et 117 dossiers ont du être refusés. Le nombre de dossiers incomplets s'élève à 56.

Les demandes sont introduites auprès du Service des Economies d'énergie qui contrôle la conformité avec les conditions reprises à l'article 1er, paragraphes 2 et 3 du règlement du 9 mars 2009. Ensuite les dossiers sont transmis électroniquement à l'Administration des douanes et accises pour vérification des conditions reprises à l'article 1er, paragraphe 4 et pour exécution.

10.2.5. Aides financières en relation avec l'acquisition d'un appareil électroménagers réfrigérants (A++)

En 2010, 11'149 dossiers de demande ont été introduit. 10'887 dossiers ont pu être finalisés en 2010. Des aides ont être allouées pour 10'809 dossiers et 78 dossiers ont du être refusés. Le nombre de dossiers incomplets s'élève encore à 489.

L'instruction des dossiers est effectuée par l'a.s.b.l. Ecotrel et les procédures de payement ont été assurées par l'Administration de l'environnement.

Les aides allouées pour ces 10'809 appareils s'élèvent à 1'451'900 €.

10.2.6. Aides financières aux entreprises pour la promotion des véhicules lourds à personnes à faibles émissions

En 2010, 51 dossiers ont pu être finalisés. Des aides ont été allouées pour 29 dossiers et 22 dossiers ont du être refusés. 115 dossiers restent encore incomplets.

Les aides allouées pour ces 29 engins s'élèvent à 72'500 €.

10.3. Service des émissions

10.3.1. Plans de qualité de l'air

Ville de Luxembourg :

En 2010 le plan de qualité de l'air pour la Ville de Luxembourg a été adapté pour tenir compte des nouvelles connaissances au niveau des grands projets d'infrastructures qui seront réalisés au cours des prochaines années au centre ville.

Parallèlement, les travaux ont été entamés pour solliciter auprès de la Commission européenne une prolongation du délai d'application de la valeur limite pour le NO2 applicable à partir de 2010. En effet, selon la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant, le délai peut être reporté de 5 ans au maximum sous réserve de démontrer par des nouveaux calculs de modélisation, qu'à la fin du délai, la valeur limite pourra être respectée.

Commune de Mertert / Wasserbillig :

Des mesurages de la qualité de l'air, notamment en ce qui concerne les dioxydes d'azote ont été réalisés durant les dernières années. En 2010 l'Administration de l'environnement a fait analyser la situation dans l'ensemble de la commune de Mertert par modélisation.

La modélisation permet d'identifier les sources responsables de la pollution. La contribution des différentes sources d'émission au point critique au centre de Wasserbillig – Grand-rue à la pollution par les oxydes d'azote est de:

- 44% pour le trafic routier des voitures particulières circulant sur la Grand-rue;
- 36% pour le trafic routier des camions circulant sur la Grand-rue;
- 14% pour la pollution de fond;
- 4% pour le trafic routier des autres routes dans la région étudie;
- 1% pour les centrales d'énergies;
- 1% pour les installations de chauffage.

10.3.2. Polluants organiques persistants

Dans le contexte du plan national de mise en oeuvre de la convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP), la surveillance des POP (PCB, dioxines et furannes, HCB et hydrocarbures aromatiques polycycliques) dans l'environnement (air, sols, aiguilles de sapins, biomonitoring) est poursuivie. En 2010, une étude a été finalisée pour comparer les résultats des analyses réalisés au niveau national par rapport à des valeurs cibles et par rapport aux valeurs observées dans les pays voisins.

10.3.3. Registre européen des rejets et transferts de polluants

Le PRTR européen (E-PRTR) est basé sur le *règlement CE 166/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et transferts de polluants, et modifiant les directives 91/689/CEE et 96/61/CE du Conseil*.

Au cours de 2010, les inventaires pour les années 2008 et 2009 ont été préparés et l'inventaire pour l'année 2008 a été déclaré à la Commission européenne.

Le registre E-PRTR est publié par l'agence européenne de l'Environnement et peut être consulté à l'adresse http://prtr.ec.europa.eu/.

Il contient actuellement les données concernant les polluants émis en 2001, 2004, 2007 et 2008 par les installations dans l'air, l'eau et le sol au sein des 27 États membres et en Islande, Norvège, Suisse et au Lichtenstein. Il informe aussi de la quantité transférée de déchets et d'eaux usées en tenant compte notamment des transferts transfrontaliers de déchets dangereux et fournit des informations préliminaires concernant les polluants de sources «diffuses» rejetés dans l'eau, tels que l'azote et le phosphore provenant de l'agriculture.

Pour l'année 2008, 28 établissements ont été déclarés à la Commission européenne. Ce nombre est inférieur au nombre des établissements qui ont fait rapport à l'Administration de l'environnement dans le contexte du PRTR. En effet, seulement les établissements qui dépassent au cours d'une année au moins une des valeurs seuils du règlement européen PRTR sont déclarés par l'Administration de l'environnement à la Commission européenne.

Actuellement une trentaine d'établissements sont répertoriés dans l'inventaire E-PRTR dont la moitié figure dans le secteur de la production et de la transformation des métaux.

10.3.4. Installations de combustion au mazout

Suivant le règlement grand-ducal du 23 décembre 1987 relatif aux installations de combustion au combustible liquide, les révisions obligatoires sur les installations fonctionnant au gasoil de moins de 3 MW doivent être effectuées au moins tous les 2 ans par des personnes ayant soit le brevet de maîtrise en chauffage soit le certificat de contrôleur.

En outre, chaque fois qu'un nouveau brûleur ou une nouvelle chaudière sont mises en service, les installations doivent subir une réception qui est effectuée par la Chambre des Métiers.

Les certificats de révision et protocoles de réception sont saisis par l'Administration de l'environnement. En 2010, 16709 certificats et protocoles ont été reçus dont 16574 ont pu être saisis.

Le contrôle de conformité des installations a résulté dans l'envoi de 137 lettres de rappel aux exploitants qui n'ont pas respecté les conditions ou valeurs limites du règlement. 107 certificats de révision erronés ou incomplets ont été retournés aux entreprises de contrôle pour correction.

Au niveau de la formation des contrôleurs, l'Administration de l'environnement a participé à l'organisation des cours de perfectionnement pour contrôleurs des installations de chauffage au gasoil. En 2010, un cours en langue française et un cours en langue allemande ont été organisés.

10.3.5. Installations de chauffage aux combustibles renouvelables

En 2010 un projet d'une nouvelle réglementation pour les installations de combustion a été élaboré. Il s'agit d'étendre le champ d'application du règlement actuellement en vigueur en ajoutant les combustibles solides et les combustibles renouvelables comme le bois et les huiles végétaux et de faire une révision de la réglementation des installations de chauffage au mazout et au gaz.

Le projet se base notamment sur une étude réalisée en 2009 et 2010 par le TÜV Rheinland sur l'état actuel de la technique en matière des rejets dans l'air en provenance des installations de combustion. Le projet de règlement grand-ducal prévoit également des valeurs limites pour les rejets des particules fines, de monoxyde de carbone et pour les oxydes d'azotes. Par ailleurs, il prévoit des conditions pour la construction des cheminées.

10.3.6. Installations de climatisation et de réfrigération

En 2010 le règlement grand-ducal relatif au contrôle de fuites dans les équipements frigorifiques et climatiques a été complété par l'obligation de faire procéder tous les cinq ans au moins à une inspection sur la performance énergétique des systèmes de climatisation.

Par ailleurs, les travaux de mise en oeuvre des règlements européens concernant la certification des entreprises et du personnel intervenant dans l'installation, la maintenance, la récupération des fluides et le contrôle de fuites des installations de réfrigération et de climatisation ont été poursuivis. En outre, une nouvelle modification du règlement grand-ducal relatif au contrôle de fuites a été préparée pour le rendre conforme à la nouvelle réglementation européenne.

Le système de contrôle des fuites actuel est opéré en collaboration avec la Fédération des Installateurs en Equipements Sanitaires et Climatiques, la Chambre des Métiers, la Superdreckskescht et le Centre de Ressources des Technologies pour l'Environnement. Les certificats de contrôleurs délivrés sont à considérer comme certificats provisoires jusqu'à la mise en vigueur de la nouvelle législation conforme à la règlementation européenne et ceci au plus tard en juillet 2011.

Toutes les informations disponibles en relation avec le système de contrôle de fuites de systèmes frigorifiques, y compris la liste du personnel qualifié et certifié, qui est autorisé à effectuer les révisions pour installations de climatisation et de réfrigération, ont été publiées sur la page Internet www.emwelt.lu/air_bruit/dossiers/frigorifiques/

10.3.7. Système informatique de gestion des contrôles d'installations techniques

En 2010 l'Administration de l'environnement a poursuivi les travaux pour établir un concept pour la gestion homogène et intégrée de différents types d'installations techniques au niveau du service Emissions. Il s'agit notamment d'organiser la gestion des contrôles des installations de chauffage au mazout, des installations de climatisation et de réfrigération et

pompes à chaleur ainsi que des installations de chauffage au bois et des installations de protection contre les incendies.

10.3.8. Teneur en solvants dans les vernis et peintures

L'Administration de l'environnement est chargée de la surveillance du respect du règlement grand-ducal et de la directive européenne relatifs à la réduction des émissions de composés organiques volatils dues à l'utilisation de solvants organiques dans certains vernis et peintures et dans les produits de retouche de véhicules.

En 2010, les campagnes de contrôles commencées en 2009 ont été poursuivies selon le plan de surveillance établit en 2009.

Les actions se sont concentrées sur :
- les fabricants de peintures luxembourgeois,
- les principaux distributeurs répartis dans les secteurs « Retouche de véhicules » et «Bâtiment »,
- les principaux utilisateurs professionnels de ces deux secteurs.

Elles ont porté sur :
- le contrôle visuel de l'étiquetage ainsi que sur l'identification des marques fabriquées et/ou distribuées,
- les quantités de produits par an,
- le prélèvement pour analyse de certains produits pour vérifier la conformité des indications mentionnées sur l'étiquetage (ou pas).

43 fabricants ont été identifiés lors des visites dont trois fabricants luxembourgeois.

Au total 855 produits ont été contrôlés visuellement. 211 défauts de non-conformités par rapport à l'étiquetage ont été constatés dont 45 produits n'avaient aucune information sur l'étiquetage.

Les 12 échantillons prélevés pour analyses ont tous été conformes par rapport aux valeurs limites applicables pour la teneur maximale en VOC dans les différents types de produits.

Un courrier informant individuellement les entreprises contrôlées leur sera adressé pour leur préciser les résultats des contrôles et analyses effectués.

10.3.9. Spécifications relatives aux carburants diesel et essence

En vue d'organiser l'échantillonnage des carburants diesel et essence, la liste des 242 stations de service publiques au Luxembourg a été dressée. En 2010, 122 échantillons ont été pris. Les stations de service à échantillonner ont été déterminées en fonction des volumes de carburants vendus et par génération aléatoire.

Les échantillons ont été analysés selon les normes européennes EN 228 et EN 590. La norme européenne EN 228 prescrit les valeurs limites et les tolérances pour l'essence. La norme européenne EN 590 celles pour le carburant diesel.

Les résultats montrent que parmi les 122 échantillons analysés, 51 n'étaient pas conformes selon les normes en vigueur mais qui se trouvaient encore dans les limites tolérées. 7 échantillons ont dépassé les limites tolérées.
En 2010, un projet d'un règlement grand-ducal fixant des nouvelles spécifications relatives à l'essence et aux carburants diesel et transposant la directive 98/70/CE modifiée par la directive 2009/30/CE en droit national a été élaboré.

10.3.10. Inventaires des émissions de gaz à effet de serre

L'inventaire de gaz à effet de serre de l'année 2010 couvrant les années 1990-2008 ainsi que le rapport y relatif (National Inventory Report: NIR, en anglais) ont été soumis au secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) le 15 avril et le 30 juin 2009, respectivement. Une resoumission de l'inventaire a été faite le 21 octobre 2010 lors de l'audit, pour compléter les informations concernant le secteur de l'utilisation du sol, du changement de l'utilisation du sol et de la sylviculture.

Le total des émissions de gaz à effet de serre (*GES*), en 2008, était de 12.494 mio. t CO_2e, soit 4.76% en dessus de l'année de référence du protocole de Kyoto, 1990. Ainsi, on observe la tendance suivante sur la période 1990-2008 (et 2007-2008) selon les différents GES:

- CO_2: -5.60% (-2.75%)
- CH_4: -3.82% (+0.09%)
- N_2O: -1.89% (+4.12%)
- F-gases: +484.7% (+9.99%)

Le dioxyde de carbone (CO_2) était la source principale de GES au Luxembourg. Elle couvrait 91.97% du total des émissions de gaz à effet de serre, calculées en équivalent de CO_2 (CO_2e) - total excluant le secteur de l'utilisation du sol, du changement de l'utilisation du sol et de la sylviculture (land-use, land-use change and forestry: *LULUCF*). La deuxième source de GES est l'oxyde nitreux (N_2O) avec environ 3.7% des émissions totales excluant LULUCF. Le méthane (CH_4) était la troisième source avec 3.6%. Le gaz fluorés étaient responsable pour seulement 0.8% des émissions de GES excluant LULUCF, avec les hydrocarbures fluorés (HFCs) représentant 0.77% du total et l'hexafluorure de soufre (SF_6) 0.03% du total. Aucune source connue de carbones perfluorés n'a été identifiée.
L'évolution des émissions dans les différents secteurs sur la période 1990-2008 (et 2007-2008) étaient les suivantes:

- Énergie: +3.48% (-2.22%)
- Procédés industriels: -54.73% (-6.95%)
- Solvants et autres utilisations de produits: -35.26% (-11.50%)
- Agriculture: -10.22% (+1.96%)
- LULUCF: -178.32% (-0.31%)
- Déchets: -23.02% (-4.03%)

L'inventaire détaillé et le rapport (avec plus de détails sur les tendances et les méthodologies de calcul) peuvent être téléchargés sous le lien http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/5270.php

Notons que l'inventaire a été soumis à un audit externe par un groupe d'experts internationaux mandaté par les Nations Unies (*centralized review*). D'une manière générale, les conclusions de l'audit ont montré que le Luxembourg a continué à améliorer la qualité et la transparence de l'inventaire depuis les dernières soumissions. Des recommandations vont être fournies dans le rapport final, pour améliorer d'avantage la qualité de l'inventaire. Le rapport final (en anglais) pourra être consulté sur le site Internet de la CCNUCC http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/inventory_review_reports/items/5687.php

10.4. Service surveillance et contrôle de la qualité de l'air

10.4.1. Les réseaux de mesure de la qualité de l'air

Le relevé des différents réseaux de mesures permettant la surveillance et l'évaluation de la qualité de l'air au niveau national et, dans certains cas au niveau local se fait moyennant les réseaux mentionnés ci-après :

- le réseau des particules fines PM ; PM_{10} et associés à ces poussières des métaux lourds et des hydrocarbures aromatiques polycycliques; et $PM_{2,5}$; 5 stations
- le réseau automatique de contrôle de la pollution de l'air ; 5 stations
- le réseau de biosurveillance autour des sites industriels importants ; 11 placettes
- le réseau de collecte des pluies ; 4 stations
- les réseaux de mesure des retombées de poussières ; 50 placettes

(1) Le réseau des particules fines :

- Les particules fines PM_{10}

Les valeurs limites suivantes pour les particules PM10 sont à respecter selon la directive européenne 2008/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 21 mai 2008).:

- Valeur limite pour la moyenne journalière: 50 µg/m³, valeur qui ne devra pas être dépassée pendant 35 jours.
  Cette exigence a été respectée en 2010.
- Valeur-limite pour la moyenne annuelle : 40 µg/m³.
  Cette exigence a été respectée en 2010.
- Valeur limite pour le plomb associé aux particules PM10, ceci pour ce qui est de la moyenne annuelle: 500ng/m³
  Cette exigence a été respectée en 2010.

Remarque: Dans ce cadre ont été considérées les analyses effectuées sur filtre ainsi que celles réalisées moyennant des appareils mesurant en continu.

Pour le plomb (Pb) associé aux particules fines, la valeur limite de 500ng/m³ en tant que moyenne annuelle est à respecter selon la directive européenne 2008/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 21 mai 2008.
Cette exigence a été respectée en 2010.

Ci-après les valeurs cibles pour les métaux lourds associés aux PM_{10} qui sont à respecter selon la directive européenne 2004/107/CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 décembre 2004, reprise dans le règlement grand-ducal du 30 mai 2004:

- Arsenic : 6 ng/m^3
- Cadmium: 5 ng/m^3
- Nickel : 20 ng/m^3
- BaP : 1 ng/m^3

Les valeurs cibles précitées n'ont pas été dépassées en 2010.

- Les particules fines $PM_{2,5}$

La valeur cible suivante pour les particules $PM_{2,5}$ est à respecter selon la directive européenne 2008/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 21 mai 2008).: 25 µg/m³ en tant que moyenne annuelle.
Cette exigence a été respectée en 2010 (concentration mesurée en continue avec des instruments où un facteur correctif est à appliquer).

(2) Le réseau automatique de contrôle de la qualité de l'air :

- Le dioxyde de soufre (SO_2)

Les valeurs limites suivantes pour le dioxyde de soufre SO_2 sont à respecter selon la directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008 :

- Valeur limite pour la moyenne horaire: 350 µg/m³, valeur qui ne devra pas être dépassée 24 fois par année.
  Cette exigence a été respectée en 2010.
- Valeur-limite pour la moyenne journalière : 125 µg/m³, valeur qui ne devra pas être dépassée 3 fois par année.
  Cette exigence a été respectée en 2010.
- Valeur limite pour la protection de l'écosystème pendant la période octobre-mars (valeur moyenne) : 20 µg/m³.
  Cette exigence a été respectée en 2010.

- Le monoxyde de carbone (NO)

La valeur limite suivante pour le monoxyde de carbone est à respecter selon la directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008 : 5 µg/m³ en tant que valeur moyenne annuelle.
Cette exigence a été respectée en 2010.

- Le dioxyde d'azote (NO_2)

Les valeurs limites suivantes sont à respecter selon la directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008 :

- Valeur limite pour la moyenne horaire: 200 µg/m³, valeur qui ne devra pas être dépassée 18 fois par année.
  Cette exigence a été respectée en 2010.
- Valeur-limite pour la moyenne annuelle : 40 µg/m³.
  Cette valeur limite a été dépassé à la station Luxembourg "Centre".
- Valeur limite pour la protection de l'écosystème pendant la période octobre-mars (valeur moyenne) : 20 µg/m³.
- Seuil critique pour la végétation : 30 µg/m³(valeur moyenne annuelle).
  Cette exigence a été respectée en 2010.

- Le benzène

La directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008 fixe une valeur limite pour le benzène à 5 µg/m³.
Cette exigence a été respectée en 2010.

- L'ozone

Les seuils spécifiques suivants à ne pas dépasser sont à respecter selon la directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008 :

- valeur cible : 120 µg/m^3, valeur à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile, moyenne calculée sur 3 ans
  En 2010, la valeur cible a été dépassée à la station de Vianden pendant 28 jours.
- valeur cible à ne pas dépasser pour la végétation : 18'000 facteur de calcul dénommé AOT40 à déterminer pour les périodes mai à juillet, moyenne sur 5 ans
  Cette valeur cible a été dépassée.
- seuil d'information : 180 µg/m³, valeur horaire

- seuil d'alerte : 240 µg/m³, valeur horaire

En 2010, le seuil d'information a été dépassé pendant 4 jours et le seuil d'alerte n'a pas été dépassé.

En outre selon l'article 156bis du Code de la route une réduction de la vitesse sur les autoroutes est à prendre lorsque le seuil de pré-alerte de 160 µg/m³ a été dépassé.
Durant l'année 2010 le seuil de pré-alerte ozone (dépassement de 160 µg/m³ en moyenne horaire) a été dépassé pendant 10 jours.

(3) Le réseau de biosurveillance autour des sites industriels importants :

Le réseau de biosurveillance installé progressivement depuis fin 1995, comporte actuellement entre 8 et 15 sites d'observation. La priorité est donnée au contrôle des niveaux en dioxines/furannes (PCDD/PCDF). En complément sont également déterminés les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les polychlorobiphènyles (PCB) et les métaux lourds tels que le plomb, le zinc, le cadmium, le chrome, le mercure, l'arsenic, le nickel et le molybdène. Une attention particulière est accordée aux zones urbanisées à proximité des aciéries à arc électrique d'Esch/Schifflange, d'Esch/Belval et de Differdange. Quatre campagnes d'exposition et d'analyse de bioindicateurs sont réalisées afin de couvrir toute l'année et d'assurer une surveillance sans discontinuité.
Les espèces utilisées pour l'année 2010 : - les mousses (espèce Brachythecium rutabulum). Période de croissance normale dans leur milieu naturel (de la mi-septembre à la mi-avril), - les choux verts à feuilles polylobées (espèce Brassica oleracea), - le céleri feuille (espèce Apium graveolens). Une attention particulière est accordée aux niveaux en dioxines/furannes/PCB et en plomb.

- Les dioxines /furannes et PCB (PCDD/PCDF + PCB)

Les valeurs de référence suivantes pour les dioxines /furannes et PCB (PCDD/PCDF + PCB) ont été prises en compte pour l'évaluation des analyses effectuées aux mousses :
- Pour les villes et bassins industriels: 2,50 pg WHO-TEQ / g de poids sec
- pour les zones rurales: 0,80 pg WHO-TEQ / g de poids sec

Ces valeurs de référence n'ont pas été dépassées en 2010.

Les valeurs de références suivantes pour les dioxines /furannes et PCB (PCDD/PCDF + PCB) ont été prises en compte pour l'évaluation des analyses effectuées aux légumes feuilles :
- Seuil sanitaire d'intervention à appliquer à des légumes lavés et destinés à l'alimentation humaine: 10 pg WHO-TEQ / g de poids sec
- Seuil sanitaire préventif à appliquer à des légumes lavés, destinés à l'alimentation humaine: 3 pg WHO-TEQ / g de poids sec
- Référence zones rurales: 0,5 pg WHO-TEQ / g de poids sec

Le seuil sanitaire préventif a été dépassé 1 fois à Schifflange (Cité um Benn) pour le Céleri feuille où l'accumulation se faisait pendant la période 22 juillet au 06 octobre 2010.

- Le plomb

Les valeurs de référence suivantes pour le plomb ont été prises en compte pour l'évaluation des analyses effectuées aux mousses non lavées :
- Valeur de référence caractérisant l'influence d'une ou de plusieurs sources d'émission ponctuelles: 36 µg Pb WHO-TEQ / g de poids sec
- Référence villes et bassins industriels: 14 µg Pb / g de poids sec
- Référence zones rurales: 4µg Pb / g de poids sec

La valeur de référence a été dépassée à 2 endroits pendant la période d'accumulation septembre 2009 – avril 2010, ceci plus particulièrement à Differdange – rue de l'aciérie/rue des jardins et à Schifflange – um Benn.

La valeur limite suivante est à respecter pour les légumes feuilles lavés selon le règlement CE Nº 466/2001 de la Commission de Bruxelles du 8 mars 2001 : 0.3 µg / g de poids frais.
Un dépassement a été constaté en 2010, à savoir à Esch/Alzette (Cité jardinière - An Elsebrech) et ceci pendant la période d'accumulation du 22 juillet au 6 octobre 2010.

(4) Le réseaux de mesure poussières sédimentables – BERGERHOFF :

Les poussières sédimentables (retombées de poussières) représentent essentiellement une nuisance à l'échelle locale car elles sont constituées de poussières grossières (ø 50 - 200 µm) qui sont non inhalables. Le poids et la taille des grains sont trop importants pour demeurer longtemps en suspension dans l'air et vont donc retomber, après quelques centaines de mètres, à proximité des sources d'émission.

Afin de mieux cerner les sources et protéger la population vivant dans ces zones, la mesure des métaux lourds (Al, Cr, Mo, Pb, Sr) a été ajoutée à la mesure de la poussière brute. Aujourd'hui, le réseau Bergerhoff compte huit sous-réseaux prenant place dans les localitées suivantes : Esch/Alzette, Belvaux, Schifflange, Differdange, Rodange, Dommeldange, Rumelange, Dudelange.

Dans ces zones, on peut retrouver des complexes sidérurgiques, des carrières, des cimenteries ou des usines de produits semi-finis suceptibles d'émettre des métaux lourds. L'administration de l'environnement est attentive à l'évolution des retombées de poussières sur le paysage et le cadre de vie car les éléments toxiques qu'elles peuvent contenir s'accumulent dans les sols et sont source de contaminations pour l'écosystème.

Les valeurs limites utilisées sont celles définies par la norme allemande TA Luft. La limite définie pour la charge en poussière brute est de 350 mg/m2xjour. Depuis plus de 15 ans, les valeurs enregistrées par les différents sous-réseaux ne dépassent plus cette valeur. En 2010, les valeurs se sont distribuées entre 142 mg/(m2xjour) (sous-réseau Rumelange) et 226 mg/(m2xjour) (sous-reseau Esch/Alzette)

Quant aux métaux lourds associés aux retombées de poussières la situation se présente comme suit:
Plomb: après avoir dépassé la limite de 100 µg/(m2xjour) entre 2006 et 2009 (Max. de 175 µg/(m2xjour) en août 2007) pour le sous-réseau de Esch/Alzette, les concentrations sont bien redescendues. Elle s'étale actuellement entre 13 µg/m2xjour (sous-réseaux Dommeldange et Rumelange) et 67 µg/(m2xjour) (sous-réseau Esch/Alzette)
Les autres métaux lourds (Al, Cr, Mo, Sr) ne présentent aucun problème et sont en-dessous des limites définies par la TA-Luft. Les concentrations en molybdène et en strontium sont d'ailleurs très souvent proches voire en-dessous de la limite de détection.

(5) Le réseau mesure et surveillance des eaux de pluies :

L'acidification de l'environnement que cela soit par les pluies acides ou par les retombées sèches ou gazeuse est un enjeux auquel l'Administration de l'environnement est bien entendu attentif.
Les pluies acides sont toutes formes de précipitations (pluies, brouillard, neige, ...) qui se manifestent par la dégradation voire la destruction des écosystèmes (végétation, forêt) ou sont visibles par leurs effets de corrosion sur les bâtiments.
L'Administration de l'environnement surveille l'évolution des paramètres des eaux de la pluie moyennant 5 stations permanentes se trouvant à Esch/Alzette, Beckerich, Beidweiler,

Nospelt et la Villa Louvigny à Luxembourg ville. Certaines de ces stations notamment Beckerich, Beidweiler et Nospelt ont pour vocation de mesurer la pollution dite "de fond" en milieu rural car elle sont situées en retrait de toutes sources d'émissions importantes. Luxembourg et Esch/Alzette sont classées comme des stations urbaines avec un caractère plus industriel pour cette dernière.

10.4.2. La plateforme pour la qualité de l'air: Valeurs actuelles, indice & prévisions, bulletin de la qualité de l'air

La surveillance de la qualité de l'air fait partie des moyens d'action pour la protection de l'environnement dans lequel nous vivons.
L'Administration de l'environnement a mis en place une plate-forme informatique pour informer et protéger de façon pro-active le public.

Ainsi depuis 2007, il est possible de consulter, en temps quasi-réel, les concentrations des différents polluants mesurées par le réseau de mesures automatique pour la qualité de l'air, en particulier les concentrations des polluants suivants:

- Ozone (O_3)
- Particules fines (PM_{10})
- Dioxydes d'azote (NO_x)
- Dioxyde de soufre (SO_2)

En 2010 l'Administration de l'environnement a élargi cette plate-forme, en mettant en place un module "Indices et prévisions", en partenariat avec IRCELINE Belgique (Cellule Interrégionale pour l'Environnement).
Celui-ci présentera de façon quotidienne l'indice de la qualité de l'air ainsi que les concentrations attendues pour les principaux polluants que sont l'ozone, les poussières fines et le dioxyde d'azote et ceci à une échéance de 48h.

Cet indice de la qualité de l'air pourrait d'ailleurs, comme il se fait déjà en Belgique ou en France, être présenté et diffusé dans les journaux et la télévision en complément des bulletins météorologiques.

En outre, dans le souci de répondre au mieux aux besoins de la population, il est prévu que les établissements hébergeant des personnes sensibles seront avertis automatiquement par mail lorsqu'un pic de pollution (pic d'ozone ou smog hivernal) est en vue. Ce projet appelé "AlarmTilt" a pour but d'informer les crèches, des établissements hospitaliers, les institutions pour personnes âgées ou handicapées.

Dans ce même contexte un bulletin de la qualité de l'air sera établi par l'Administration chaque fois que les prévisions pour la qualité de l'air indiqueront des concentrations en polluants élevées dans l'atmosphère. Ce bulletin sera consultable sur la plate-forme informatique et diffusé avec l'alerte des établissements précités. Ce bulletin vise à expliquer les causes et la durée de chaque épisode défavorable à la qualité de l'air.

11. La Division des déchets

11.1. Les activités dans le domaine législatif et réglementaire

11.1.1. Les activités au niveau communautaire

a) Le comité établi au titre de l'article 39 de la directive 2008/98/CE pour l'adaptation au progrès scientifique et technique et la mise en œuvre des directives relatives aux déchets (TAC)

La fin de statut de déchet

L'article 6 de la directive 2008/98/CE relative aux déchets prévoit que des déchets peuvent perdre leur statut de déchet et devenir des produits sous certaines conditions. Selon cet article de tels critères peuvent être définis au niveau communautaire.
Un groupe de travail présidé par la Commission européenne a préparé un premier projet de Décision de la Commission déterminant des critères de fin de statut de déchets, et ceci pour la ferraille de fer et d'aluminium. Le Luxembourg y a été représenté pour participer aux discussions. Fin 2010, ce projet de Décision a été approuvé au Conseil Environnement. Parmi les autres flux de déchet, pour lesquels des critères de qualité en vue de leur sortie du statut de déchet sont en cours d'élaboration, on peut mentionner le papier/carton, la ferraille de cuivre, le verre, les déchets biodégradables et les plastiques.

L'établissement de taux de réemploi et de recyclage de déchets

L'article 11 de la directive cadre relative aux déchets 2008/98/CE prévoit que les taux de réemploi et de recyclage pour les déchets ménagers et assimilés passent à 50% et pour les déchets de construction et de démolition à 70% d'ici 2020. Pour les déchets ménagers, sont concernés au moins des déchets tels que le papier, le métal, le plastique et le verre.
Dans ce contexte plusieurs méthodes de calcul des taux et de surveillance de leur respect ont été élaborées. Des discussions ont été menées au Comité pour déterminer une méthode qui convient aussi bien aux Etats membres ayant moins d'expérience avec le recyclage de déchets qu'aux Etats membres (dont le Luxembourg) ayant une certaine avance dans ce domaine par rapport à la moyenne des Etats membres.

b) Le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques sur la gestion des déchets CE n° 2150/2002

En mars 2010, le groupe sous-groupe "Statistiques sur la gestion des déchets" s'est réuni pour discuter de la révision du Règlement 2150/2002/CE. Il est prévu d'y intégrer plusieurs obligations de rapportage, l'harmonisation des annexes I et II, et le regroupement des déchets de construction et de démolition dans une seule catégorie afin de pouvoir contrôler les taux de recyclage fixés par la directive cadre 2008/98/CE.
La problématique des statistiques d'importations et d'exportations de déchets a été discutée de nouveau. Une solution définitive n'a pas pu être trouvée.

c) La directive 2002/96/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques et la directive 2002/95/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques

Le groupe *Environnement* du Conseil a discuté de la révision des directives 2002/95/CE et 2002/96/CE. Leurs champs d'application devraient être harmonisés. Les points critiques pour le Luxembourg sont:

- la définition du producteur;
- le taux de collecte minimum de 65% dès 2016 par rapport aux ventes;
- augmentation des taux de recyclage et introduction d'un taux de recyclage pour les appareils de la catégorie 8 (appareils médicaux);
- harmonisation des procédures d'enregistrement;
- inclusion des panneaux solaires dans le champ d'application.

d) Les réunions au niveau européen

En 2010, l'Administration de l'environnement a participé à 8 réunions du Technical Adaptation Comité (TAC) au sujet des différentes directives en matière de déchets:

- 1 réunion dans le cadre de la directive 2006/66/CE (batteries et accumulateurs)
- 1 réunion dans le cadre de la directive 2004/12/CE (emballages)
- 1 réunion dans le cadre de la directive 2002/95/CE et 2002/96/CE (DEEE et RohS)
- 1 réunion dans le cadre de la directive 2000/53/CE (véhicules hors d'usage)
- 4 réunions dans le cadre de la directive 2008/98/CE (directive cadre déchets)

11.1.2. Les activités au niveau national

a) La transposition en droit national de la directive cadre 2008/98/CE relative aux déchets

La directive 2008/98/CE fixe un nouveau cadre pour la gestion des déchets en Europe. L'objectif de cette directive est de réduire les effets négatifs de la production et de la gestion des déchets. Elle vise également de réduire les effets de l'utilisation des matières naturelles ainsi que de l'impact sur ces matières. De ce fait, la directive fait une forte promotion de la prévention des déchets et de leur collecte séparée en vue d'un recyclage. La mise en œuvre de la directive devrait permettre de faire de la société une société européenne de recyclage.
Suite aux travaux préparatoires effectués déjà en 2009 et de l'approbation par le Conseil de gouvernement du Plan général de gestion des déchets le 29 janvier 2010, les travaux de rédaction de l'avant-projet de loi visant à transposer en droit national la directive 2008/98/CE ont été intensifiés.
Les éléments clés de cet avant-projet ont été présentés aux organismes et institutions directement concernées dans le cadre de trois séances d'information qui se sont tenues le 15 novembre 2010 (secteur communal et intercommunal), le 18 novembre 2010 (secteur économique) et le 22 novembre 2010 (ONG et représentations des salariés et des consommateurs). Sur base des remarques formulées lors de ces réunions, l'avant-projet de texte fut encore adapté.
Il est désormais prévu de soumettre l'avant-projet de loi au Conseil de Gouvernement pour approbation en début de l'année 2011.
Dans le cadre du processus de transposition de la directive 2008/98/CE, la Commission européenne avait lancé un projet d'organiser dans les différents Etats membres des réunions de sensibilisations avec les autorités publiques et certains acteurs directement concernés par la gestion des déchets. Ces séminaires avaient pour but :
- d'identifier les problèmes éventuels que rencontrent les Etats membres lors de la transposition et de la mise en œuvre de la directive ;
- d'échanger des expériences et d'identifier des exemples de bonne pratique ;
- de discuter des mesures envisageables pour éliminer, le cas échéant des déficits, et de renforcer la coopération.

L'organisation de ces réunions a été confiée par la Commission au bureau d'études allemand BiPRO GmbH de Munich.

Pour le Luxembourg, cet évènement a eu lieu le 8 juillet 2010. Les différentes présentations ainsi que le rapport de l'évènement se trouvent sur Internet. (www.bipro.de/waste-events/wfd/events2010/LU/lu-wfd.htm).

b) La loi du 19 décembre 2008 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs

Depuis le 26 septembre 2009, les producteurs de piles et d'accumulateurs doivent assumer un certain nombre de responsabilités, dont notamment le financement de la collecte et du traitement des déchets de piles et d'accumulateurs portables, automobiles et industriels. A cette fin, l'a.s.b.l. ECOBATTERIEN a été mise en place et agréée le 29 janvier 2010 par le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures pour les 3 catégories de piles et accumulateurs. Son fonctionnement et les nouvelles modalités dès l'achat de nouvelles piles et accumulateurs ont été présentés lors d'une conférence de presse d' ECOBATTERIEN le 16 février 2010. Les producteurs / importateurs ont été informés par l'Administration quant à leurs obligations en la matière.

c) Les déchets d'équipements électriques et électroniques

Le règlement grand-ducal modifié du 18 janvier 2005, transposant en droit national la directive 2002/96/CE a été adapté trois fois en 2010, surtout pour inclure des exemptions dans l'annexe II en relation avec l'utilisation de métaux lourds dans les appareils.

d) Les véhicules hors d'usage

Le règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage a été adapté deux fois en 2010 et vise à exclure des matériaux et composants dans la production des véhicules neufs.

11.2. Les émissions de gaz à effet de serre en provenance des déchets

En 2010, la Division des déchets de l'Administration de l'environnement a calculé les émissions de gaz à effet de serre en provenance des installations de traitement et d'élimination des déchets afin d'établir les inventaires de gaz à effet de serre exigés dans le cadre de la Convention cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique.

11.3. Les actions de formation, d'information et de sensibilisation dans le domaine de la gestion des déchets

11.3.1. La bourse de recyclage

En décembre 2010, 302 utilisateurs étaient inscrits dans la bourse de recyclage de l'Administration de l'environnement (www.bourse-de-recyclage.lu). En moyenne, le site est fréquenté chaque jour par quelques 40 personnes. En 2010, un lien vers le site de la bourse de recyclage du *Entsorgungs Verband Saar* a été installé, ce qui peut expliquer l'augmentation des visites.

11.3.2. Les publications

En 2010, deux nouvelles brochures ont été réalisées et publiées sur le portail Internet de l'Environnement. Il s'agit de:

- Déchets: une matière première - Gisement et valorisation au Luxembourg
- Selwer komposteieren: 10 conseils pour le compostage

Ces brochures sont désormais disponibles sur le site Internet en version française et allemande (www.environnement.public.lu/dechets/publications/index.html)

De même que les années précédentes, l'Administration de l'environnement a publié dans chaque édition de l'organe officiel "Gaart an Heem" de la Ligue Luxembourgeoise du Coin de Terre et du Foyer (CTF) un article en relation avec la gestion des déchets.

11.4. Les actions de formation

11.4.1. La formation « Personnel des centres de recyclage »

Depuis 16 ans, l'Administration de l'environnement, en collaboration avec le CNFPC d'Ettelbruck organise des cours de formation pour le personnel des centres de recyclage. (voir: www.environnement.public.lu/dechets/informations_pratiques/-formation_personnel_parcs_recyclage/index.html). En 2010, 14 participants ont participé à ces cours qui englobent à côté des formations théoriques des visites d'installations nationales pour la gestion des déchets.

11.4.2. La formation « Être responsable des déchets dans l'entreprise »

En 2010, l'Administration de l'environnement a proposé en collaboration avec le CNFPC d'Ettelbruck de nouveaux cours de formation "Être responsable des déchets dans l'entreprise". (voir: www.environnement.public.lu/dechets/informations_pratiques/formation_-responsable_dechets_entreprise/index.html).

11.4.3. La formation des agents de l'Administration des Douanes et Accises

En collaboration avec le CNFPC d'Ettelbruck plusieurs séances de formations ont été organisées pour les agents de l'Administration des Douanes et accises. Ces formations concernaient la loi cadre *déchets* ainsi que la législation en matière de déchets d'emballages, de déchets d'équipements électriques et électroniques, de déchets de piles et d'accumulateurs ainsi que le transfert de déchets.

11.5. L'analyse des déchets ménagers résiduels et encombrants 2009/2010

Les résultats de l'analyse 2009/2010 sur la composition des déchets ménagers résiduels et encombrants ont été présentés dans le cadre d'une conférence de presse en date du 1er décembre 2010.
Les déchets organiques restent la fraction la plus importante avec en moyenne 39%$_{poids}$, suivie de la fraction des déchets de papiers/cartons (17,8% $_{poids}$) et de la fraction des déchets plastiques (15,3% $_{poids}$). Par rapport à l'analyse précédente de 2004, la fraction des déchets de plastiques et la fraction des déchets de papier/cartons a baissé de 6,5 kg/hab./an, respectivement 20,6 kg/hab./an. La fraction des déchets organiques a augmenté de 15,17 kg/hab./an. Les catégories des déchets problématiques représentent par contre un taux assez bas (1,1% $_{poids}$) tout comme les déchets des équipements électriques et électroniques (0,47% $_{poids}$). Ceci montre que la collecte sélective de ces déchets est très performante et bien organisée.
La composition des déchets encombrants est restée similaire à celle de 2004. Les déchets de bois restent la fraction la plus importante avec en moyenne 36,9% $_{poids}$ suivie de la fraction des déchets de meubles rembourrés (21,8% $_{poids}$). Entre 2004 et 2009 la quantité produite a diminué de 15.192 tonnes vers 13.363 tonnes.
Il a également pu être constaté que les différentes structures et taxes mises en place par les communes influencent considérablement la composition et la quantité des déchets résiduels.

Les résultats complets de ces analyses sont disponibles sur Internet: (www.environnement.public.lu/dechets/statistiques_indicateurs/index.htm).

11.6. Les déchets organiques

11.6.1. Les installations de compostage

Les données sur le compostage réalisé en 2009 peuvent être consultées dans un rapport annuel sur le site Internet www.emwelt.lu, rubrique déchets / statistiques et indicateurs. En 2009, les 7 installations de compostage suivantes ont été exploitées au Luxembourg: MINETT-KOMPOST à Mondercange (22 communes rattachées), SICA à Mamer (8 communes rattachées), SIDEC à Fridhaff et Angelsberg (55 communes rattachées), SIGRE à Muertendall (25 communes rattachées), la station à Hesperange (2 communes rattachées) et la station à Luxembourg-ville (2 communes rattachées). Ces installations ont traité ensemble quelque 63.900 t de déchets organiques. L'installation Minett-Kompost a traité à elle seule la moitié (50,5 %). La répartition des quantités restantes est la suivante: SICA 8,3 %, SIDEC 12,9 %, Hesperange 1,2 %, Luxembourg 19,1 % et SIGRE 8,1 %. Minett-Kompost est également l'installation avec le taux le plus élevé pour les quantités de déchets par habitant (179 kg/hab). 62,5 % de ces déchets ont été collectés par MINETT-KOMPOST moyennant la biopoubelle. Auprès du SICA 169 kg/hab de déchets ont été collectés, dont 52,7 % moyennant la biopoubelle. Les autres installations ont toutes des taux par habitant inférieurs à 100 kg.

11.6.2. Les filières de valorisation du compost

Au niveau des filières de valorisation du compost on constate que les filières les plus importantes sont celles de la production de substrats de terre (25 %, 5294 tonnes) suivie de l'agriculture (22 %, 4737 tonnes), de la viticulture et du commerce (resp. 13,5 %, 2810 tonnes), des communes (10 %, 2130 tonnes), des particuliers (9,5 %, 1988 tonnes) et de l'horticulture (4 %, 175 tonnes).

11.6.3. La qualité du compost

La qualité du compost est régulièrement contrôlée moyennant des analyses effectuées par des laboratoires mandatés par les exploitants des installations. Ces analyses se font dans le cadre de la vérification du respect des dispositions des autorisations et dans le cadre du label de qualité *RAL – Gütezeichen Kompost*. Sont soumis à analyse aussi bien des éléments polluants du compost que sa valeur fertilisante. En moyenne, les valeurs limites ont été respectées au cours de l'année 2010 pour les substances polluantes tel que métaux lourds, dioxines, hydrocarbures aromatiques polycycliques et polychlorobiphényles. Les résultats d'analyses peuvent être consultés dans le rapport annuel sur les installations de compostage (www.emwelt.lu, rubrique déchets/ statistiques et indicateurs).

11.6.4. Les installations de production de biogaz

En 2010, 16 installations de bio-méthanisation étaient autorisées au Luxembourg pour accepter et fermenter des déchets organiques ensemble avec des déchets agricoles et des plantes énergétiques. La nature des déchets acceptés est très variée; il s'agit p.ex. de déchets de pâtes et de pain provenant de l'industrie agroalimentaire, de déchets de marc de raisin, de déchets de marchés et de déchets biodégradables provenant de parcs et de jardins. L'élaboration d'une nouvelle loi sur la gestion des déchets, remplaçant la législation existante du 17 juin 1994 et transposant la directive 2008/98/CE relative aux déchets, placera toutes les installations de production de biogaz sous le régime de la législation en matière de déchets et les données y relatives seront publiées dans les rapports annuels de ces installations. Les rapports annuels des établissements actuellement autorisés peuvent

être consultés sur le site Internet www.emwelt.lu, rubrique déchets / statistiques et indicateurs.

11.6.5. Utilisation de la poubelle verte

L'Administration de l'environnement faisait effectuer par TNS-ILRES au début de l'année 2010 une étude au sujet de l'utilisation biopoubelle dans les communes où cette poubelle est mise à disposition de la population. En tout, 2.317 ménages étaient concernés. La moitié des personnes interrogées indique ne pas avoir eu d'informations à ce sujet les deux dernières années; 78% par contre estiment qu'une information régulière serait utile. En règle générale, les ménages qui n'utilisent pas de biopoubelle sont quand même bien informés qu'il en existe une dans leur commune et ce qu'on peut y mettre. Il n'y a pas de différence entre le degré d'information entre ménages luxembourgeois et ménages étrangers. Les raisons de ne pas mettre des déchets de cuisine dans la biopoubelle sont notamment les craintes de mauvaises odeurs, les craintes d'hygiène ou le fait de ne pas savoir que ces déchets peuvent être mis dans cette poubelle. Après l'interview, la majeure partie ne compte toujours pas mettre à l'avenir des biodéchets dans cette poubelle.
Les raisons pour ne pas utiliser du tout une biopoubelle sont diverses: craintes de problèmes d'odeur, manque de place, manque d'hygiène, trop cher, manque d'informations. La majeure partie de ces personnes par contre indique pratiquer le compostage individuel ou d'habiter dans un appartement et de ne pas avoir d'influence sur la gestion des déchets dans l'immeuble. Les résultats généraux du sondage peuvent être consultés sur la page Internet www.emwelt.lu, rubrique dossiers thématiques/ déchets biodégradables (www.environnement.public.lu/dechets/statistiques_indicateurs/etude_ilres_biopoubelle.pps)
.
Au moment de l'étude, environ 44 % de la population profitaient de l'accès à la biopoubelle. Avec l'introduction de la biopoubelle par la Ville de Luxembourg, ce taux changera au courant de la période 2011/2012. On peut alors s'attendre à un rattachement d'environ 65 %.

11.7. Les résidus d'épuration des eaux usées

11.7.1. Les boues d'épuration

a) Les quantités de boues d'épuration

L'Administration de l'environnement procède annuellement à un recensement des quantités de boues d'épuration produites par les stations d'épuration dont la capacité épuratoire est supérieure à 2000 équivalents habitants. Le recensement est effectué moyennant un formulaire que les stations doivent remplir et renvoyer pour le 31 mars de l'année suivant. En 2010, les statistiques concernant l'année 2009 ont donc été évaluées et le rapport de synthèse peut être consulté sur le site Internet www.emwelt.lu, rubrique déchets / statistiques et indicateurs.

41 stations ont été invitées à introduire un rapport et 37 rapports ont été remis. Ceux-ci représentent une capacité épuratoire de 679.537 équivalents habitants. En 2009, la capacité épuratoire totale du Luxembourg était de 1.066.255 équivalents habitants. Les données recueillies telles que mentionnées ci-dessus concernent 63,7 %, donc pratiquement deux tiers de la capacité épuratoire totale du pays. Les quantités totales de boues recensées pour l'année 2009 s'élèvent à 7.476 tonnes m.s., soit une quantité spécifique de 13,39 kg m.s./hab.éq./an.

b) L'élimination des boues d'épuration

Selon les indications fournies par les exploitants des stations d'épuration, sur les 7.476 tonnes m.s. de boues d'épuration déclarées, 7.426 tonnes m.s. ont été valorisées ou

éliminées. La différence des 50 tonnes résulte de la gestion des stocks externes et internes de boues, mais est également liée aux incertitudes apparaissant lors de la saisie des données.

De ces quantités, 3.136 tonnes m.s. ont été valorisées en agriculture. Ceci représente une part de 42 % des quantités totales valorisées ou éliminées. Par rapport à l'année précédente (53 %), la valorisation agricole a diminué. En 2010, la filière du compostage a traité 3.648 tonnes m.s. de boues, ce qui correspond à 45,3 % de la quantité totale. 3.363 tonnes m.s. ont été compostées au Luxembourg et 285 tonnes m.s. en Allemagne. En plus, 595 tonnes m.s. de boues ont été transférées en vue d'une incinération, dont 365 tonnes (4,9 %) en Allemagne et 230 tonnes (3,1 %) au Luxembourg.

11.7.2. Les déchets de dégrillage et de dessablage

En 2009, quelques 964 tonnes de déchets de dégrillage ont été retirées des eaux usées. Ceci représente plus ou moins la même quantité que l'année précédente. La quantité spécifique s'élève à 1,42 kg/hab./an. La marge des quantités varie entre 0,13 et 6,45 kg/hab./an. Ces différences s'expliquent en partie par les différents dégrilleurs mis en œuvre, mais également par le fait que ces quantités incluent des déchets similaires provenant de bassins de rétention des eaux de pluie et de déversoirs.

En ce qui concerne les sables des installations de dessablage, 811 tonnes collectées et éliminées ont été déclarées pour l'année 2009. La quantité spécifique est de 1,31 kg/hab./an.

11.8. Les parcs à conteneurs

11.8.1. Le réseau actuel

En 2010, le réseau national des parcs à conteneurs comptait 23 sites. Actuellement, les nouveaux parcs de Bascharage et de Junglinster sont en construction.
Les travaux en matière de commercialisation centralisée pour les emballages ont été poursuivis en 2010. Le groupe de travail a analysé les prix de vente actuellement en vigueur. De plus, les modalités d'une commercialisation centralisée ont été arrêtées dans leurs grandes lignes.

11.8.2. Les quantités collectées

Sur base des rapports annuels que doivent introduire les parcs à conteneurs fixes et les communes disposant d'un parc mobile, l'Administration de l'environnement a établi un rapport global pour l'année 2009 qui est désormais sur le site Internet: http://www.environnement.public.lu/dechets/statistiques_indicateurs/index.html.

11.8.3. Présentation au niveau international

Le système des parcs à conteneurs au Luxembourg a été présenté dans le cadre du colloque organisé par BIPRO pour la mise en œuvre de la nouvelle directive cadre sur les déchets.

11.9. Les déchets d'emballages

La gestion des emballages et des déchets d'emballages est régulée par le règlement grand-ducal du 22 février 2006 relatif aux emballages et aux déchets d'emballages. Il s'applique à tous les emballages mis sur le marché luxembourgeois ainsi qu'à tous les déchets

d'emballages, qu'ils soient utilisés ou mis au rebut par les industries, les commerces, les bureaux, les ateliers, les services, les ménages ou à tout autre niveau, quels que soient les matériaux dont ils sont constitués.

11.9.1. La prévention et la réutilisation des emballages

En matière de prévention et de réutilisation, l'article 5 du règlement précité prévoit la possibilité pour le ministre de conclure des accords volontaires avec les responsables d'emballages et/ou le ou les organisme(s) agréé(s).
Par des accords antérieurs, l'*éco sac* a été introduit. Dans ce contexte, le groupe de travail "prévention" s'est réuni 3 fois en 2010. Il a été décidé d'un nouveau lay-out pour le grand éco sac. Vu que les ventes des grands éco sacs restent stables, il a également été décidé de lancer une campagne de communication "*Je ne l'oublie plus*", afin de rappeler aux gens de ne pas oublier leurs éco sacs pour faire leurs achats.
Un concours de dessin "*Fais un geste pour l'environnement*" a été lancé vers la fin 2010 auprès des écoles fondamentales au Luxembourg.
Tel que fixé dans l'accord environnemental, Valorlux a poursuivi ses procédures pour une extension du projet éco sac dans le secteur du bricolage.

11.9.2. Gobelets réremplissables

En 2010, il a été décidé de lancer un projet pilote ensemble avec la Ville de Luxembourg, afin de réduire les quantités de déchets produits lors des manifestations publiques. Le projet vise surtout à réduire les emballages jetables pour boissons et nourritures.
Il est prévu d'appliquer systématiquement un système de consigne lors des manifestations à Luxembourg-Ville.

11.9.3. Le taux des réutilisables

Depuis 2002, l'Administration de l'environnement observe l'évolution du taux des emballages réutilisables mis sur le marché national dans le domaine des liquides alimentaires. Les résultats de l'étude effectuée en 2010 montrent un taux de 24,32 %, ce qui représente le taux le plus bas jamais constaté.
Pour les bières, le taux est relativement stable depuis 2002 avec 63,2%. Depuis 2007, on observe néanmoins une légère régression. La régression du taux des emballages réutilisables est de nouveau à constater pour les boissons rafraîchissantes sans CO_2 (50,6% en 2002 et 15,5% en 2009). En ce qui concerne les eaux minérales, une légère hausse est constatée depuis 2006.
Les détails des études en sont disponibles sur le site Internet du ministère du Développement durable et des Infrastructures (www.environnement.public.lu/dechets/-dossiers/emballages/mehrwegquote_2009.pdf).

11.9.4. Les taux de valorisation des emballages

Conformément à la directive 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages, le Grand-duché de Luxembourg doit annuellement déclarer les taux de valorisation des déchets d'emballages à la Commission Européenne. En 2010, l'Administration de l'environnement a calculé les taux pour l'année 2008. Pour les différents matériaux d'emballages, ces taux sont: verre (92,2%), papier/carton, (77,6%), plastiques (29,7%), métaux (79,4%), bois (19,2%). Le taux global de valorisation, y compris l'incinération des déchets d'emballages dans des installations avec récupération d'énergie, s'est élevé en 2008 à 93,7%.
Les taux de recyclage et de valorisation d'emballages obligatoires depuis le 31 décembre 2008 sont donc largement atteints.

Toutes les informations quant à la gestion des déchets d'emballages peuvent être consultées sur le site Internet http://www.environnement.public.lu/dechets/dossiers/emballages/-index.html.

11.9.5. Commercialisation centralisée

Dans le cadre de son agrément de 2008, l'a.s.b.l. Valorlux a été obligée de présenter dans un délai de 18 mois une étude de faisabilité pour une commercialisation centralisée des déchets d'emballages.
Un groupe de travail technique s'est réuni plusieurs fois en 2010 à cet effet. Au cours des travaux il a été retenu que l'organisation de la collecte du papier/carton et du verre restera dans la compétence des communes. Valorlux de sa part a fait une proposition pour la commercialisation des certaines catégories d'emballages en provenance des parcs à conteneurs.

11.9.6. Le contrôle des responsables d'emballages

En 2010 l'Administration de l'environnement et la Direction de l'Administration des Douanes et Accises ont fait le point des contrôlés des dernières années.
La majeure partie des entreprises s'est entre-temps mise en conformité par rapport à la législation emballages. Une mineure partie des sociétés ont entre-temps cessé leurs activités ou ne sont pas concernées par la législation en question. Un procès verbal a été dressé à l'encontre de certaines entreprises qui ne s'étaient pas mises en conformité après un certain délai. Il est prévu de continuer les contrôles en 2011.

11.10. Les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE)

11.10.1. L'accord environnemental

L'accord environnemental a été modifié une fois en 2010. A la fin de l'année, une modification de l'annexe I, reprenant les nouvelles catégories d'EEE pris en charge par ECOTREL a été faite.

11.10.2. La mise en œuvre de la réglementation sur les DEEE

En 2010, la révision de la directive DEEE et de la directive RohS a été poursuivie.
L'Administration de l'environnement va continuer à suivre les travaux y relatifs et faire parvenir, en cas de besoin, ses observations à la Commission Européenne.

11.10.3. Renouvellement de l'agrément

En 2010, le premier agrément de l'a.s.b.l. ECOTREL a pris fin. Sur base d'une demande, l'agrément a été prolongé en date du 29 octobre 2010 par le ministre pour une durée de 5 ans. L'agrément peut être consulté sur le site Internet http://www.environnement.public.lu-/dechets/dossiers/DEEE/deee_agrement/index.html.

11.10.4. Les contrôles

En 2010 l'Administration de l'environnement et la Direction de l'Administration des Douanes et Accises ont fait le point de contrôlés des dernières années. La majeure partie des entreprises s'est entre-temps mise en conformité par rapport à la législation DEEE. Il est prévu de continuer les contrôles en 2011.

11.11. Les véhicules hors d'usage (VHU)

11.11.1. Les taux de valorisation des VHU

En juin 2010, le Luxembourg a envoyé à la Commission son rapport conformément à la Décision de la Commission 2005/293/CE fixant les modalités de la conformité dans les Etats membres et définissant des formats de données pour l'année de référence 2008.

Les véhicules hors d'usage du Luxembourg sont traités majoritairement dans des installations en Belgique et en Allemagne. En 2008 quelques 2.865 VHU avec une masse totale de 2.537 tonnes ont été traités.

Réutilisation et valorisation		Réutilisation et recyclage	
Taux Directive % poids	**Réalisation Luxembourg % poids**	**Taux Directive % poids**	**Réalisation Luxembourg % poids**
min. 85	85	min. 80	84,0

En 2008, le Luxembourg a été conforme aux taux imposés par la directive.

11.11.2. Renouvellement de l'accord environnemental

Vu le fait que l'accord environnemental conclu en matière de VHU prendra fin en mars 2011, les premiers travaux de renouvellement ont débuté fin 2010.

11.12. Les actions de la SuperDrecksKëscht

Pour la SuperDrecksKëscht, l'année 2010 était marquée par son 25e anniversaire. En effet, en avril 1985, les premières tournées de collecte de cette action furent organisées. Depuis, la SuperDrecksKëscht a largement contribué à la prévention de la dangerosité des déchets ménagers par la collecte séparée des déchets problématiques en provenance des ménages. Elle a également permis de mettre en place et de faire accepter au niveau des entreprises une gestion écologique des déchets tout en démontrant que la mise en œuvre de considérations écologiques peuvent aller de pair avec des gains économiques. Les activités plus récentes dans le cadre du projet *clever akafen* ont montré que la prévention des déchets peut se réaliser facilement en proposant et en promouvant des alternatives réelles et précises aux consommateurs.
Ce 25e anniversaire a été célébré par des festivités organisées à l'entrepôt de Colmar-Berg en juillet 2010. A côté de la réception officielle qui a eu lieu le 9 juillet, des activités on été organisées les jours suivants pour les habitants de Colmar ainsi que pour le grand public. En outre, le 11 juillet 2010, des randonnées cyclistes avaient été organisées.
Au même moment, les activités de la SuperDrecksKëscht ont été honorées par la Commission européenne en leur attribuant le label « Best Practice » en matière de prévention des déchets [1]. La SuperDrecksKëscht y figure deux fois parmi 31 projets du monde entier. Ces projets ont été sélectionnés en tenant compte des critères suivants :

- **ciblé :** le projet est largement ciblé vers la prévention et se distingue clairement par rapport à d'autres stratégies de gestion des déchets ou d'objectifs environnements larges ;
- **innovatif** : le projet est original ou représente des techniques prometteuses de prévention de déchets ;
- **reproductible** : le projet peut facilement être reproduit et a une relevance similaire dans des régions à travers l'Europe ;

[1] voir sur Internet http://ec.europa.eu/environment/waste/prevention/pdf/Luxembourg_Factsheet.pdf et http://ec.europa.eu/environment/waste/prevention/pdf/SDK_Factsheet.pdf

- **représentatif** : les projets sélectionnés proviennent d'une variété de pays, fonctionnent au niveau national, régional ou local et concernent une variété de flux de déchets ;
- **effectif** : le projet a des objectifs clairement définis et les résultats sont mesurables.

A côté de cette reconnaissance internationale de la SuperDrecksKëscht par la Commission européenne, les efforts de mise en œuvre de la SuperDrecksKëscht dans d'autres pays ont été poursuivis. En 2010, un troisième contrat de franchise a été signé avec une société chypriote. Des négociations sont en cours avec les autorités hongroises pour éventuellement y implémenter la SuperDrecksKëscht au niveau national. D'autres négociations ont été entamées au Mexique.
Dans le cadre des activités de franchise, un film publicitaire de la SuperDrecksKëscht a été réalisé. Ce film peut être téléchargé à partir du site Internet de la SuperDrecksKëscht[2]. Ce film a été réalisé en plusieurs langues.
Au niveau national, les activités se sont poursuivies.
Pour la *SuperDrecksKëscht fir Biirger*, les quantités de déchets problématiques collectées se sont élevées à 2.568 tonnes soit une augmentation de 1,3% par rapport à l'année précédente. Ceci représente une quantité spécifique de 5,11 kg/hab.an.
L'analyse de la composition des déchets ménagers a démontré qu'il subsiste encore 2,62 kg/hab.an dans ces déchets. Ceci représente 1,06 %-poids des déchets ménagers résiduels. Une analyse plus fine de la composition des déchets problématiques a montré qu'ils sont constitués à 88 % de seulement quatre fractions : médicaments et produits cosmétiques (43,13 %-poids), peintures (19,00 %-poids), bombes aérosol (15,80 %-poids) et supports informatiques (10,33 %-poids). Des campagnes de sensibilisation plus importantes pour ces fractions sont prévues pour l'année 2011.
En matière de *SuperFreonskëscht*, les quantités de réfrigérateurs collectées en 2010 se sont élevées à 984.811 kg, ce qui correspond en moyenne à 19.885 réfrigérateurs ou congélateurs. Par rapport à l'année précédente, ceci représente une réduction de 5,91%.
En ce qui concerne la *SuperDrecksKëscht fir Betriber*, il faut particulièrement mentionner le renouvellement de la convention de coopération entre le ministère du Développement durable et des Infrastructures et les chambres professionnelles. Si depuis le début de l'action en 1990, seule la Chambre des Métiers était associée à la SuperDrecksKëscht fir Betriber, la Chambre de Commerce est désormais également cosignataire de la convention et participe aussi avec ses représentants aux réunions régulières du Groupe de pilotage de l'action.
Le nombre des entreprises qui ont adhéré à la SuperDrecksKëscht fir Betriber s'est élevé à la fin de l'année 2010 à 3.406 entreprises représentant 180.152 salariés. Par rapport à l'année précédente, ce chiffre a augmenté de 273 unités. Le nombre des entreprises qui se sont vues attribuer le label de qualité de la SuperDrecksKëscht fir Betriber s'est élevé à la fin de l'année à 1.865 établissements, soit 54,8 % des entreprises rattachées.
Des données chiffrées plus détaillées concernant les activités de la SuperDrecksKëscht seront publiées sur le portail environnement Internet (www.emwelt.lu), rubrique déchets.
Le projet *clever akafen* a été poursuivi. Les travaux préparatoires ont été entamés pour rajouter à la palette des produits concernés les matériaux d'école. Dans le cadre de ces travaux préparatoires différentes initiatives prises au passé par différents acteurs (Greenpeace, EBL, …) ont été coordonnées. Les produits concernés seront promus dans le cadre de la rentrée 2011.
Les relations avec différents acteurs ont également été poursuivies. Ainsi :
- trois réunions ont eu lieu dans le cadre du Comité d'accompagnement regroupant l'exploitant de la SuperDrecksKëscht, les représentants de l'Administration de l'environnement, de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Commerce, de l'Administration communale, des riverains ainsi que de la police et des pompiers locaux ;

[2] http://www.sdk.lu/?t=116&language=DE

- trois réunions avec les acteurs des centres de recyclage du Luxembourg en vue de discuter des projets de la SuperDrecksKëscht et de problèmes rencontrés dans le travail quotidien ;
- des contacts réguliers avec les représentants des organismes agréés *ecotrel* et *ecobatterien*.

Des informations plus détaillées au sujet des activités de la SuperDrecksKëscht peuvent être téléchargées à partir du site Internet www.sdk.lu, rubrique *Downloads* > *SuperDrecksKëscht® allgemein*.

11.13. Les déchets inertes

11.13.1. La mise en œuvre du plan directeur sectoriel « décharges pour déchets inertes »

En 2010, la commission de suivi du plan directeur sectoriel "décharges pour déchets inertes" s'est réunie une fois pour poursuivre ses travaux. Au cours de cette réunion, la liste des sites prioritaires a été arrêtée conformément à la procédure de sélection prévue par le règlement grand-ducal du 9 janvier 2009.Le site auquel a été attribué le score le plus élevé est un site près de Beidweiler.
La commission a également poursuivi les recherches de nouveaux sites potentiels dans la région Sud-ouest. Les communes de cette région ont été invitées à une première réunion d'information en date du 1er février 2010 pour présenter les différentes étapes du processus de recherche. Une deuxième réunion s'est tenue le 25 novembre 2010 lors de laquelle une liste de sites potentiels mais non encore soumis à une évaluation indépendante a été présentée.

11.13.2. Le réseau actuel

Le réseau actuel de décharges présente au moins une décharge par région définie par le plan directeur sectoriel "décharges pour déchets inertes". La décharge de Rippweiler ne pourra cependant fonctionner que jusqu'au premier semestre de l'année 2011. A partir de cette date, la région en question n'aura plus de décharge jusqu'à l'ouverture de la décharge dans la carrière Feidt à Folschette.

11.13.3. Les travaux en relation avec la création de nouvelles décharges

- Le dossier du projet de décharge à *Colmar-Berg* a été étudié par le service de la Conservation de la Nature en vue de déterminer les modalités de compensation Une décision définitive devrait être élaborée au cours de l'année 2011.
- Des négociations avec les propriétaires des terrains ont été poursuivies pour le projet de décharge de *Strassen*.
- Une décision définitive quant à la variante d'accès vers la future décharge de *Folschette* à retenir prioritairement a été prise au courant de l'année 2010. Les travaux d'autorisation pourront dès lors être poursuivis en 2011.
- Les projets d'extension des décharges de *Hosingen* et de *Nothum* pourront très probablement être autorisés au courant de l'année 2011.

11.13.4. Les quantités de déchets inertes acceptés dans les centres régionaux

La quantité totale des déchets inertes mis en décharge y compris le remblai d'Altwies est de 6.025.868 tonnes en 2010 ce qui correspond à une diminution de quelques 11% par rapport à 2009 (6.781.436 tonnes).

Outre, les déchets inertes définitivement mis en décharge, 100.244 tonnes ont été acceptées aux centres régionaux pour être revalorisées. En 2009, cette quantité s'est élevée à 132.015 tonnes.

11.14. Les transferts de déchets

11.14.1. Les dossiers d'autorisation de collecteurs et de courtiers de déchets

En 2010, 163 demandes initiales ont été introduites en relation avec les autorisations de ramassage et de transport de déchets et les autorisations pour les établissements ou entreprises qui veillent à l'élimination ou à la valorisation des déchets pour le compte de tiers (courtiers/négociants). Les demandes pour obtenir une autorisation de ramassage et de transport de déchets se chiffrent à 102 unités et les demandes pour obtenir une autorisation de négoce/courtage de déchets se chiffrent à 61 unités.
Le nombre des demandes d'extension/modification d'autorisations en cours de validité s'élevait à 93, dont 59 demandes en relation avec une autorisation de ramassage et transport de déchets et 34 demandes en relation avec une demande de négoce/courtage de déchets.
Par rapport à l'année 2009 le nombre de demandes initiales est resté plus ou moins stable tandis que les demandes de modification ont augmenté de 50 %.
Au cours de l'année 2010, 275 arrêtés ministériels ont été émis (2009: 284 arrêtés). Ce chiffre se compose de 152 autorisations de ramassage et de transport de déchets, de 98 autorisations pour les établissements ou entreprises qui veillent à l'élimination ou à la valorisation des déchets pour le compte de tiers, de 25 refus et de 5 retraits d'autorisation.
Le nombre des arrêtés ministériels reste sur un niveau élevé. Vu la diminution substantielle d'arrêtés de refus/retrait de 71,5 % le nombre d'arrêtés d'autorisation à augmenté de 32% ce qui équivaut à 61 arrêtés.
Une liste actualisée des sociétés qui sont autorisées pour la collecte, le transport, le négoce ou le courtage de déchets peut être consultée sur Internet: www.environnement.public.lu/dechets/informations_pratiques/liste_collecteurs_agrees/index.html.

11.14.2. Les enregistrements

En application des dispositions de l'article 11 de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets, 346 établissements ou entreprises se sont enregistrés auprès de l'Administration de l'environnement pour une ou plusieurs des activités soumises à cette procédure. Il est rappelé que cette procédure d'enregistrement peut se faire de façon instantanée par le portail Internet de l'Environnement www.environnement.public.lu/guichet_virtuel/GV_dechets/GV_transfert/enreg_at/index.html.

11.14.3. e projet EUDIN

En vue de mettre en place un échange électronique entre les autorités compétentes des Etats membres concernés des formulaires d'accompagnement pour le transfert de déchets, l'Autriche, la Belgique (Flandres), les Pays-Bas ainsi que certains Länder allemands ont initié un projet pilote EUDIN. En 2010, le Luxembourg s'est joint à ce consortium afin de pouvoir mettre en place cet échange informatique au niveau international. Au cours de 2010, l'Administration de l'environnement a participé à plusieurs réunions préparatoires. En même temps, l'élaboration des logiciels a été entamée pour pouvoir transférer les données nationales vers le serveur EUDIN. Il est prévu de faire les premiers essais opérationnels au courant du premier semestre 2011.

11.14.4. L'entrevue avec la fédération luxembourgeoise des entreprises d'assainissement (FLEA)

Comme tous les ans, une réunion de concertation a eu lieu avec les représentants de la FLEA. Au cours de cette entrevue la FLEA a été informée de l'état de divers projets en matière de transports de déchets:

- l'évolution du projet EUDIN;
- la révision de la liste européenne des déchets (décision 2000/532 de la Commission). pour laquelle les travaux n'avancent que lentement et où il ne faut pas s'attendre à une liste révisée avant 2013;
- le résumé des travaux relatifs à la transposition en droit national de la directive cadre sur les déchets (directive 2008/98/CE).

11.14.5. Les activités sous IMPEL-TFS

Le Luxembourg a été représenté à deux conférences IMPEL-TFS qui ont eu lieu du 2 au 4 juin à Bâle (Suisse) ainsi que les 12 et 13 octobre à Vienne (Autriche). Les principaux objectifs des conférences IMPEL-TFS sont surtout d'échanger des expériences faites sur le terrain avec la mise en œuvre du règlement (CE) 1013/2006 relatif aux transports transfrontières de déchets, de revoir les progrès et résultats des projets courants et d'améliorer les contacts et la collaboration entre les autorités compétentes (environnement, police, douane) des pays concernés.

11.14.6. Les contrôles routiers en relation avec les transferts nationaux ou internationaux de déchets

En 2010, la Division des déchets de l'Administration de l'environnement, en collaboration avec les Brigades Motorisées de l'Administration des Douanes et Accises, a effectué 14 contrôles routiers sur les frontières du Luxembourg, sur les autoroutes et à l'intérieur du pays pour contrôler la conformité des transferts de déchets avec les dispositions légales et réglementaires nationales et internationales dans ce domaine.
Comme pour les années précédentes, des contrôles communs avec les autorités compétentes des pays limitrophes ont également été effectués.
Les résultats des contrôles peuvent être consultés sur le site Internet www.environnement.public.lu/dechets/inspections_envir/tranferts_dechets/resultat_controles/index.html.

Des avertissements écrits ont été envoyés à 27 sociétés qui lors des contrôles n'étaient pas conformes aux dispositions légales. 3 procès verbaux ont été dressés.

11.14.7. Les documents de suivi

Le nombre de dossiers de notifications relatifs aux transferts nationaux et internationaux a augmenté de 5 % par rapport à l'année 2009 pour se chiffrer à 709 unités.
Le nombre de transferts effectués sous le couvert des notifications est resté assez stable avec 28.922 unités.

11.14.8. Les flux de déchets

Déchets exportés :
La quantité de déchets exportés a diminué de 9,43 %. Cette diminution s'explique par la quantité énorme de terres contaminées provenant de la réutilisation de friches industrielles en 2009 et dont les exportations ont nettement diminué en 2010.

La majorité des déchets exportés (60 %) moyennant notification est soumise à une opération d'élimination. En effet, malgré la diminution de la quantité de terres polluées mises en décharge, ce flux reste toujours le plus important.

Déchets importés :
La quantité de déchets importés a diminué de 36 % et représente 13.717 tonnes. Cette diminution est due à une régression des importations de déchets vers le four de clinckérisation, mais aussi vers l'installation C-P.

Transferts de déchets nationaux :
Les quantités de déchets transférés au sein du Luxembourg et soumis à une notification ont diminué de 62%. Cette diminution est surtout due à la fermeture des installations de traitement ArcelorMittal *Woiwer* au cours de l'année 2009. Ainsi, les déchets soumis à une opération de valorisation ont diminué de 69 %, ce qui correspond à 15.699 tonnes. Les déchets soumis à une opération d'élimination (traitement physico-chimique dans une installation C-P) ont considérablement augmenté (30 %).

11.15. Le service des sites contaminés

11.15.1. Le cadastre des sites potentiellement pollués

Depuis son achèvement en 2006, le cadastre des sites potentiellement pollués est devenu un outil d'information pertinent pour de nombreuses communes et un certain nombre d'administrations techniques. Les 3 seules communes qui n'ont pas encore fait la démarche pour obtenir un accès sécurisé permettant la consultation des données relatives à leur territoire sont les suivantes: Beaufort, Feulen et Strassen.
Le service des sites contaminés est souvent sollicité par des personnes privées ou des bureaux d'études pour avoir des renseignements sur d'éventuelles pollutions des sols sur des terrains qui font l'objet d'une demande d'autorisation ou d'un projet de développement. En 2010, 196 demandes d'information concernant des sites particuliers ont été introduites. Le nombre de ces demandes est en croissance depuis de la mise en place de l'outil. Ceci peut être considéré comme un développement très positif. En effet, si l'éventuelle problématique liée à une pollution est considérée tout à fait en aval de la planification d'un projet, les questions de délais et de responsabilité peuvent être gérées de façon optimisée.
Au cours de cette année, 39 conventions ont en outre été conclues avec des communes et des bureaux d'études pour permettre l'intégration des données relatives au cadastre des sites potentiellement pollués dans des projets de planification (par exemple pour l'élaboration d'un nouveau plan d'aménagement pour la commune).
La demande croissante d'informations relatives à des sites potentiellement pollués ainsi que la nécessité de disposer d'un système de mises à jour performant a poussé l'Administration de l'environnement à entamer une réforme de la structure informatique de l'outil "cadastre des sites potentiellement pollués". Une version provisoire du nouveau système est en train d'être testée. La migration définitive vers le nouveau système est prévue pour début 2011.
Une des grandes nouveautés du nouvel outil est la distinction entre les sites potentiellement contaminés et les sites contaminés ou assainis. Ces derniers sont les sites pour lesquels le service des sites contaminés est en possession d'une étude de caractérisation de la pollution du sol et du sous-sol.

11.15.2. Les réservoirs à mazout

En 2010, l'Administration de l'environnement a été saisie de 7 nouveaux cas de pollution du sol en relation avec des réservoirs à mazout. Une particularité de l'année 2010 est le fait que plus que la moitié des cas d'accidents en relation avec des réservoirs à mazout sont survenus chez des entreprises.

En vue d'une meilleure prévention des déversements de mazout et son écoulement dans le sol, l'Administration de l'environnement a procédé à une révision du règlement grand-ducal relatif aux dépôts de gasoils et d'autres liquides combustibles d'une capacité totale de 300 l à 20.000 l. L'objectif de cette révision est surtout de prescrire des mesures visant le contrôle de l'étanchéité des réservoirs et des tuyauteries, l'étanchéité des cuves de rétention et la surveillance des opérations de remplissage.

Dans ce contexte, une brochure d'information a été préparée en collaboration avec la Chambre des Métiers. Cette brochure devra accompagner l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal mentionné ci-dessus.

11.15.3. Quelques cas de sites contaminés

a) La friche Eurofloor à Wiltz

Les travaux au sein du groupe interministériel ayant pour objet le développement de la friche Eurofloor à Wiltz ont permis l'avancement du dossier vers un consensus donnant satisfaction à toutes les parties concernées. Le projet actuel prévoit un assainissement par excavation des zones très fortement contaminées. Les faibles pollutions seront ensuite sécurisées de façon à ce que le site développé puisse accueillir aussi bien des activités artisanales que du logement. Le projet prévoit également un assainissement des berges de la Wiltz afin de donner un aspect plus naturel au cours d'eau.

b) Le site Luxlait à Merl

Dans le cadre de la démolition des immeubles de l'ancien site Luxlait à Merl 12.337,88 to de terres contaminées, essentiellement en hydrocarbures, ont été évacuées en vue d'un traitement ultérieur. Les quantités de terres dépolluées ont dépassé plus que quatre fois les quantités estimées par l'étude analytique datant du début 2010. Le rapport final relatif à la certification des travaux de dépollution a été établi à la fin du mois de novembre 2010.
L'assainissement des surfaces de trafic et de parking, dont l'utilisation était nécessaire pour le déroulement du chantier de démolition, est en cours de réalisation.

12. Administration de la nature et des forêts

12.1. La Direction

12.1.1. La réforme de l'Administration

Après plusieurs années de travaux préparatoires, comprenant deux audits externes, de nombreuses concertations internes et la préparation des textes légaux, l'ancienne Administration des Eaux et Forêts a été globalement réorganisée en 2009 pour donner naissance à la nouvelle Administration de la nature et des forêts.

En juin 2009, la nouvelle loi cadre de l'Administration de la nature et des forêts a été adoptée par la Chambre des Députés. Elle définit notamment les nouvelles missions de l'administration, sa structure, son personnel et les attributions des différents services.

De septembre à décembre 2009, les principales dispositions de cette nouvelle loi cadre et du « Règlement grand-ducal du 11 juin 2009 déterminant le nombre et la composition des arrondissements de l'administration de la nature et des forêts » ont été mises en œuvre en restructurant les anciens services et les missions y afférentes. La division territoriale de l'administration a été totalement revue. Les 6 cantonnements forestiers et les 3

arrondissements de la conservation de la nature ont été fusionnés en 5 arrondissements (Centre-Est, Centre-Ouest, Est, Nord, Sud) en charge de l'ensemble des attributions au niveau opérationnelle. Les arrondissements de l'Administration de la nature et des forêts ont été divisés en 65 triages (règlement ministériel du 14 décembre 2009 déterminant le nombre et la composition des triages de l'administration de la nature et des forêts).

Après quelques problèmes de départ, les services réorganisés ont pu acquérir de l'expérience en 2010 et sont dorénavant fonctionnels.

12.1.2. Les travaux législatifs

Au cours de l'année 2010 l'Administration de la nature et des forêts a élaboré des documents de travail dans les domaines ci-après :

- révision du règlement grand-ducal instituant un ensemble de régimes d'aides pour la sauvegarde de la diversité biologique ;
- révision du cahier des charges concernant l'exploitation des forêts et la vente des bois ;
- conventions route du nord ;
- certification des forêts ;
- Fonds pour la Protection de la Nature ;
- élaboration de dossiers de classement de Réserves Forestières Intégrales ;
- élaboration de dossiers de classement de zones protégées ;
- élaboration de dossiers de soumission pour les sites Natura 2000.

12.1.3. Les acquisitions foncières

En 2010 l'État a acquis pour le compte de l'Administration de la nature et des forêts deux parcelles foncières d'une surface totale de 27,31 hectares pour un montant de 215.451 EUR.

12.1.4. Les réunions de service

Aux cours des réunions de service avec les chefs de service et les membres de la Direction les sujets suivants ont été abordés :

- suivi de la réorganisation de l'administration ;
- ventes des bois, marché du bois, marché pluriannuel ;
- répartition du bois de trituration et du bois de chauffage ;
- statut des ouvriers forestiers ;
- réforme de la formation professionnelle ;
- subventions en forêt ;
- exécution du Plan nation de la protection de la nature ;
- certification des forêts ;
- cahier des charges ;
- projets pilotes dans le domaine de l'aménagement écologique.

12.1.5. La gestion du personnel

- Les agents

Au 31 décembre 2010 l'Administration de la nature et des forêts occupait à 149,5 agents toutes carrières confondues.

Cet effectif se composait de 123,50 postes de fonctionnaire dont :

- 19,5 agents de la carrière supérieure de l'ingénieur

- 13,25 agents de la carrière moyenne du rédacteur
- 2 agents de la carrière de l'expéditionnaire administratif
- 6,75 agents de la carrière de l'expéditionnaire technique
- 79 agents de la carrière du préposé forestier
- 3 agents de la carrière du cantonnier
- 1 agent détaché de la Police Grand-Ducale

de 22,5 postes d'employé CDI dont :

- 3,5 agents de la carrière supérieure
- 3 agents de la carrière moyenne
- 4 agents de la carrière inférieure
- 12 agents travailleurs handicapés

et de postes 2,5 d'employé CDD dont :

- 1 agent de la carrière moyenne
- 1,5 agent de la carrière inférieure.

Lors du Numerus clausus de 2009, l'Administration de la nature et des forêts avait demandé le renforcement de 7 postes, 2 postes dans la carrière supérieure et 5 postes dans la carrière inférieure. L'ANF ne s'est vue attribuer aucun de ces postes.

Lors du Numerus clausus 2010, l'administration a demandé le renforcement de 16,5 postes, 1,5 poste dans la carrière supérieure, 3 postes dans la carrière moyenne et 12 postes dans la carrière inférieure.

- La formation des agents

(1) La formation initiale

En octobre 2010 l'Administration de la nature et des forêts a organisé un examen-concours dans la carrière du préposé de la nature et des forêts. Les huit préposés stagiaires recrutés ont commencé leur stage le 1er janvier 2011. Pendant les deux années de leur stage ils feront connaissance avec tous les services de l'administration et ils suivront 540 heures de cours de formation initiale organisés par l'administration. La plus grande partie de ces cours sera enseignée par des agents de l'administration. Pendant tout le stage les stagiaires seront suivis par leur patron de stage qui les soutiendront dans tous les domaines ayant trait à l'Administration de la nature et des forêts. Le stage sera clôturé par un examen d'admission finale.

(2) La formation continue

En 2010 l'Administration de la nature et des forêts a organisé les cours de formation continue suivants :

- « Waldpädagogik-Zertifikat, Module B & C » (1 cours à 4 jours / 16 personnes)
- « Sécurité des aires de jeux » (1 cour à 1 jour / 15 personnes)
- « Stratégie sylvicole Qualification-Dimensionnement » (2 cours à 1 jour / 21 personnes)
- « Détermination de l'âge pratique des cerfs tirés » (1 cour à 0,5 jour / 5 personnes)
- « Initiation au règlement grand-ducal du 13 mars 2009 concernant les aides aux mesures forestières en agriculture et en forêt » (2 cours à 0,5 jour / 24 personnes)
- « Initiation aux fonctionnalités du DBAide Carto » (4 cours à 0,5 jour / 25 personnes)
- « Initiation aux fonctionnalités du logiciel MAP Info » (1 jour / 4 personnes)
- Logiciel informatique Adobe Illustrator CS4 - perfectionnement (1 cour à 2,5 jours / 1 personne)

D'autre part l'administration a soutenu en 2010 la participation de ces agents aux cours de formation continue suivants :

- Séminaire « Biodiversité et éducation au développement durable » (1 jour / 11 personnes), organisé par le ministère de l'Éducation nationale, le ministère du Développement durable et des Infrastructures ainsi que l'Université de Luxembourg
- Colloque « Biodiversitätsaspekte – Biologische Vielfalt wissenschaftlich betrachtet in Wald, Wasser, Kulturlandschaft und Siedlungsraum », organisé par „d'Haus vun de Natur"

- Les ouvriers forestiers

Fin 2010 l'effectif dans la carrière de l'ouvrier compte 269 personnes. Six ouvriers ont quitté l'administration de la nature et des forêts, huit ouvriers ont été engagés et un ouvrier a été reclassé comme travailleur handicapé.

Un examen-concours a été organisé dans le cadre d'un recrutement centralisé d'ouvriers forestiers pour les besoins de l'administration. Treize candidats ont réussi au test pratique, dont huit se sont classés en rang utile et ont été engagés en date du 1er décembre 2010. Pendant la période légal d'essai de deux mois, ceux–ci se sont vus enseigner une formation de base afin de les familiariser avec les méthodes de travail qui sont d'usage au sein de l'administration.

Au cours de 2010, la Cellule ouvriers forestiers a organisé 21 cours de formation continue pour les besoins du personnel ouvrier. 313 inscriptions ont été enregistrées pour les divers cours.

Deux sessions d'examen pour l'accès à la carrière C ont été organisées pour les ouvriers classés dans la carrière B auxquels se sont présentés 16 candidats.

Il a été procédé au calcul des frais de gestion des ouvriers forestiers pour les travaux exécutés dans les forêts soumises au cours de l'année 2009. Les frais à charge des communes et établissements publics se sont élevés à 7.412.950.- EUR, ce qui constitue une baisse de 0,35 % de la quote-part à payer par les communes et établissements publics par rapport à 2008.

L'engagement d'étudiants pendant les vacances scolaires reste un moyen très prisé par les triages forestiers pour évacuer des travaux légers pour lesquels aucune spécialisation dans le travail de bûcheronnage n'est requise. Au total 265 étudiants ont été engagés au cours de 2010.

Finalement il reste à signaler que la Direction et les membres de la Délégation ouvrière se sont réunis à deux reprises pour discuter des problèmes inhérents à la carrière de l'ouvrier forestier.

12.1.6. Les activités de sensibilisation et d'information du public

Comme chaque année, l'Administration de la nature et des forêts a participé en 2010 à la Journée de l'Arbre. Cette journée a été commémorée dans une série de communes avec le support actif des ingénieurs et préposés de la Nature et des Forêts.

Par ailleurs l'administration a participé douze fois avec un stand d'exposition à des manifestations à travers tout le pays. La mise en place et le démontage ainsi que l'encadrement de ces expositions nécessitent à chaque fois beaucoup d'investissement financier et personnel.

En 2010, l'Administration de la nature et des forêts a été l'auteur de diverses publications (citées sous les services responsables). La Direction a publié la brochure « Die Nachhaltigkeit, ein universelles Prinzip - gestern und heute ».

Enfin, l'administration a réalisé les documents et gadgets de sensibilisation du public comme par exemple :

- un calendrier A3 sur le débardage à l'aide des chevaux de trait
- diverses productions pour l'Année internationale des forêts 2011
- diverses invitations pour des visites guidées
- diverses maquettes pour des activités de sensibilisation du public
- divers gadgets pour les enfants

12.1.7. La participation à des groupes de travail interministériels

- Organismes génétiquement modifiés (OGM)

En 2010, le Comité Interministériel OGM ne s'est pas réuni. Les principaux projets de règlement grand-ducal ont été clôturés les années précédentes. Ils portaient sanction et exécution des dispositions du règlement (CE) no. 1829/2003 du Parlement Européen et du Conseil du 22 septembre 2003 concernant les denrées alimentaires et les denrées alimentaires pour animaux génétiquement modifiés et du règlement (CE) no. 1830/2003 du Parlement Européen et du Conseil du 22 septembre 2003 concernant la traçabilité et l'étiquetage des organismes génétiquement modifiés et la traçabilité des produits destinés à l'alimentation humaine ou animale produits à partir d'organismes génétiquement modifiés, et modifiant la directive 2001/18/CE.

- Systèmes d'information géographiques (CTI-SIG)

En 2010, l'administration de la nature et des forêts n'a pas participé aux activités de la Cellule Technique du groupe de travail Interministériel « Systèmes d'Information Géographique » (CTI-SIG) en raison de l'engorgement des tâches au sein de la Cellule Informatique de l'administration. Les principaux points traités en 2010 concernent l'aboutissement du projet ILDG (Infrastructure Luxembourgeoise de Données Géo-référencées) et la transposition de la directive européenne INSPIRE.

12.1.8. La participation au groupe curriculaire section environnement naturel du Lycée Technique Agricole dans le cadre de la réforme de la formation professionnelle

Les travaux pris en charge par le groupe curriculaire sont la réalisation d'un programme cadre pour les diplômes de l'opérateur de l'environnement et du technicien de l'environnement. L'élaboration de ce programme cadre peut être résumé comme suit :

- mise au point d'un profil professionnel (Berufsprofil) ;
- mise au point d'un profil de formation (Ausbildungsprofil) ;
- mise au point d'un programme directeur (Rahmenlehrplan).

Parallèlement, un groupe de travail au sein de l'Administration de la nature et des forêts a été constitué pour préparer la mise en œuvre de la réforme de la formation professionnelle au sein des services internes. La réforme programmée prévoit en effet l'organisation de stages pratiques pour les étudiants, un aspect qui concernera plus particulièrement les triages forestiers supposés à accueillir un certain nombre d'élèves de la section environnement naturel du Lycée Technique Agricole.

12.1.9. Les contacts interrégionaux

Des contacts professionnels avec les stations de recherche forestière de Trippstadt (Rhénanie-Palatinat) et de Freiburg im Breisgau (Baden-Würtemberg) ont porté sur la gestion et le monitoring des réserves forestières intégrales ainsi que sur la préservation du potentiel génétique de certaines espèces arborescentes rares.

12.1.10. Les processus internationaux

- Conseil de l'Union Européenne et Comité Permanent Forestier de la CE

En 2010, l'Administration de la nature et des forêts a pris en charge le suivi des dossiers forestiers européens et a participé aux principales réunions et aux travaux du Comité Permanent Forestier (CPF) de la Commission Européenne et du groupe de travail « Forêts » du Conseil de l'Union Européenne.

Les principaux dossiers traités au sein de ces institutions européennes étaient la mise en œuvre du PLAN d'action forestier de l'Union Européenne, la préparation du 9ème Forum des Nations Unies sur les Forêts et le nouveau règlement FLEGT concernant la mise sur le marché du bois dans l'UE, en vue de lutter contre le bois issu de récolte illégal.

Suite à des consultations importantes en 2009 et 2010, le Conseil et le Parlement ont trouvé un accord sur la proposition de règlement 14482/08 de la CE (proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché). Ce règlement fait suite à l'adoption du plan d'action FLEGT par la CE en mai 2003 (COM(2003)251) et constitue des mesures additionnelles aux accords de partenariats FLEGT, afin de lutter contre l'introduction de bois et de produits dérivés issus de l'exploitation illégale des forêts sur le marché de l'UE. Il va entrer en vigueur début 2013.

Le règlement concerne exclusivement la première mise sur le marché de bois dans l'UE. La liste des produits concernés comprend aussi les produits usinés et le papier. Le règlement interdit la mise sur le marché du bois illégal. Il impose aux opérateurs effectuant une première mise sur le marché de bois, de réduire le plus possible le risque de mise sur le marché de bois et de produits dérivés issus d'une récolte illégale. A cet effet, ils doivent faire preuve d'un système de procédures et de mesures appelé « système de diligence raisonnable ». Ce système comprend un accès aux données des bois mis sur le marché (opérateur, type, volume, pays, lieu, respect des lois…), une procédure de gestion du risque et des audits. Les opérateurs concernés sont les importateurs de bois (UE ou hors UE) et les propriétaires forestiers et les exploitants forestiers (si vente sur pied) de l'UE. La législation applicable est la législation du pays où le bois est récolté, qui concerne la conservation des forêts, la gestion des forêts, la récolte du bois, le commerce du bois et des produits dérivés. Des organisations de contrôle certifient les opérateurs qui utilisent son système de diligence raisonnable, les contrôlent et leurs appliquent des mesures disciplinaires le cas échéant. Des autorités compétentes nationales reconnaissent les organisations de contrôle et font des contrôles en amont. Le système est compatible OMC du fait que tous les opérateurs sont soumis aux mêmes règles générales.

Ce règlement implique la mise en place au Luxembourg d'un organisme fonctionnant comme autorité nationale compétente pour assurer le lien avec la CE et remplir les missions prévues par le règlement au Luxembourg. L'Administration de la nature et des forêts va participer en 2011 et 2012 à l'élaboration des règlements d'application de cette nouvelle législation.

- Conférence des Ministres pour le Protection des Forêts en Europe

En 2010, l'Administration de la nature et des forêts a participé aux travaux préparatoires de la 6ème Conférence des Ministres pour le Protection des Forêts en Europe qui aura lieu en juin 2011 à Oslo sous la guidance de la Norvège. Ces travaux concernent surtout l'exploration de nouvelles initiatives futures, l'analyse des avantages et inconvénients, ainsi que les modalités d'un nouvel instrument politique légalement contraignant sur la protection des forêts en Europe. Il a été décidé de développer une nouvelle vision en reformulant les missions, des objectifs clairs à atteindre et un nouveau message fort pour ce processus qui porte désormais le nom de « FOREST EUROPE ». Les trois principales options retenues dans le cadre des discussions des groupes de travail sont, soit de maintenir un cadre volontaire, à savoir le processus actuel, une vision, des objectifs et des buts à atteindre renforcés, soit de mettre en place un cadre légalement contraignant pour une meilleure coopération, à savoir l'attribution d'un statut légal au processus, pas d'accord contraignant sur le contenu, une nouvelle vision avec des objectifs et des buts à atteindre, soit de mettre en place un cadre légalement contraignant sur les forêts et la gestion durable des forêts, à savoir l'attribution d'un statut légal au processus, un accord contraignant sur le contenu, une nouvelle vision avec des objectifs et des buts à atteindre. Une majorité de pays plaide actuellement pour l'option du trois du cadre légal.

Forest Europe est une initiative de coopération politique de haut niveau. Elle porte sur des opportunités et des menaces communes concernant les forêts et la foresterie et encourage la gestion durable des forêts en Europe. Créée en 1990, elle est la plate-forme politique pour le dialogue sur des questions forestières européennes. Une quarantaine de pays européens et l'Union européenne sont représentés au sein de Forest Europe. Des pays non européens et des organisations internationales participent en outre en tant qu'observateurs. De ce fait, Forest Europe constitue non seulement un forum de coopération de ministres responsables des forêts, mais permet aussi à des organisations non gouvernementales et intergouvernementales de faire apport de leur savoir et de leurs idées.

- Le groupe de travail « Forêts-Bois » du Secrétariat général BENELUX

En 2010, l'administration de la nature et des forêts a participé aux réunions du groupe de travail « Forêts-Bois » du secrétariat général du BENELUX. Les partenaires ont échangé des informations dans le domaine de la lutte contre le commerce de bois illégal et les politiques d'achat public de bois. Ils ont finalisés la publication d'un guide sur l'utilisation durable du bois énergie dans le Benelux. L'administration de la nature et des forêts a joué un rôle de chef de file dans la réalisation de ce guide.

12.1.11. La certification des forêts

La certification des forêts est un instrument volontaire qui est susceptible de promouvoir la gestion durable des forêts. Dans le cadre de ses activités de promotion du développement durable, le Gouvernement tient depuis quelques années à soutenir les initiatives de certification en tant qu'instruments de marché volontaires.

Deux systèmes sont applicables au Luxembourg, le FSC et le PEFC. Ils ont été analysés et déclarés conformes aux critères d'une gestion durable des forêts par le ministère du Développement Durable et des Infrastructures. Le choix de l'un ou l'autre système incombe aux propriétaires.

- Certification FSC des forêts

En 2010, l'Administration de la nature et des forêts a contribué à la poursuite des travaux de certification FSC. Les travaux peuvent être résumés comme suit :

- certification FSC individuelle : gestion administrative, audit externe, mise en œuvre des obligations découlant de l'audit externe ;
- certification FSC de groupe : gestion administrative du groupe, audit externe, mise en œuvre des obligations découlant de l'audit externe ;
- diverses réunions avec FSC-Luxembourg.

La surface forestière certifiée FSC s'est élevé en 2010 à 21.195 hectares, ce qui correspond à 23,5 % de la surface forestière totale. L'État avec 11.880 hectares ainsi que 31 communes avec en tout 9.315 hectares se sont engagés dans le système FSC.

- Certification PEFC des forêts

En 2010, l'Administration de la Nature et des Forêts a contribué à la poursuite des travaux de certification PEFC. Plusieurs volets peuvent être distingués :

- la mise en œuvre du système PEFC : gestion du « Système de Management Environnemental », audit interne, audit externe terrain, audit externe des documents ;
- diverses réunions avec PEFC-Luxembourg ;
- la révision du schéma intitulé « Luxembourg Certification Scheme for Sustainable Forest Management ».

Chaque pays développe son propre système (schéma) national de certification basé sur la législation nationale en vigueur et les critères, indicateurs et recommandations des Conférences Interministérielles de Protection des Forêts Européennes. Le schéma luxembourgeois de certification forestière et spécialement les normes de gestion forestière et leur mise en application sont révisées tous les 5 ans en tenant compte de nouvelles connaissances scientifiques et de l'expérience pratique. Le certificat PEFC luxembourgeois a expiré en octobre 2010. Pour cette raison, il y avait lieu de faire une révision du schéma. Cette révision devait être participative, juste et transparente et avait pour objectif d'améliorer et de faire évoluer la gestion forestière au Luxembourg vers un idéal de durabilité et ce, de façon continue. Les travaux réalisés en 2010 peuvent être résumés à la continuation et finalisation du processus de révision du schéma luxembourgeois et à la préparation pour l'adaptation de la fiche technique comme résultat de la révision du schéma.

La surface forestière certifiée PEFC s'est élevé en 2010 à 27.629 hectares, ce qui correspond à 30,7 % de la surface forestière totale. L'État avec 11.880 hectares, 34 communes avec en tout 13.166 hectares, 1 établissement publique avec 691 hectares ainsi que 52 propriétaires privés avec en tout 1.892 hectares se sont engagés dans le système PEFC.

12.1.12. La mise en œuvre du plan de développement rural 2007-2013 en forêt

Le règlement grand-ducal concernant les aides aux mesures forestières en agriculture et en forêt est entré en vigueur le 13 mars 2009. Les dispositions de ce règlement ensemble avec celles de la « Loi du 18 avril concernant le renouvellement du soutien au développement rural » représentent la mise en œuvre au niveau national des mesures forestières du « Règlement (CE) 1698/2005 du Conseil du 20 septembre 2005 concernant le soutien du développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) ». Les mesures proposées concernent l'amélioration de la valeur économique de la forêt, l'amélioration des infrastructures forestières ainsi que des engagements pris à des fins sylvoenvironnementales. Afin de mieux faire connaître ces nouvelles mesures, l'Administration de la nature et des forêts a édité avec le soutien du ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural une brochure en janvier 2010.

12.1.13. Les projets Interreg

- Le projet « Proholz-Probois »

Alors que le projet Interreg IIIB « Proholz-Probois » s'est officiellement terminé fin octobre 2008, l'administration de la nature et des forêts poursuit certaines activités de ce projet sur fonds propres. L'objet de ce projet est la sensibilisation du grand public au secteur du bois et des forêts. L'administration n'a pas réalisé d'activités dans ce domaine en 2010, mais va reprendre ces activités en 2011 dans le cadre de l'Année Internationale des Forêts, notamment pour la réalisation du Weekend du Bois qui est l''événement annuel des Routes du Bois. Le Weekend du Bois a pour objectif de mettre en évidence toute la richesse économique, sociale et environnementale de la forêt et du bois en Wallonie et au Grand-Duché de Luxembourg. Le Weekend du Bois permet au grand public de découvrir l'ensemble de la filière bois (sylviculture, exploitation forestière, transformation du matériau bois...) et la forêt sous un jour nouveau et d'apprendre à les apprécier dans toute leur diversité. Cette découverte se fait au travers d'une multitude d'activités sportives, pédagogiques, ludiques, artistiques ou festives, telles que promenades commentées ou contées, ateliers créatifs, portes-ouvertes en entreprises ou encore démonstrations en tout genre. Cette très grande diversité permet à la fois de découvrir l'ensemble des facettes de la forêt et du bois et de toucher un très large public, y compris les enfants et les écoles.

- Le projet « Regiowood » et « Coforko »

L'administration de la nature et des forêts assure depuis 2009 un suivi méthodologique des activités des projets Interreg IVA « Regiowood » et « Coforko » au Luxembourg. Les activités du projet Regiowood sont exécutées au Luxembourg par l'asbl Letzebuerger Privatbesch et concernent avant tout la sensibilisation des entreprises forestières pour un regroupement au sein d'une fédération et la sensibilisation des propriétaires forestiers privés pour une gestion durable de leurs forêts, y compris la mobilisation de leurs ressources de bois. Les activités du projet Coforko concernent la promotion de systèmes sylviculturaux proche de la nature.

12.1.14. Le suivi du Programme Forestier National

Le programme forestier national (PFN) est un programme intersectoriel d'orientation stratégique pour le développement du secteur forestier en harmonie avec les autres secteurs de l'économie nationale qui est placé sous le patronage conjoint du ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement Rural et du Département de l'Environnement. Le PFN a pour objet d'établir un cadre social et politique pour la conservation, la gestion et le développement durable de tous les types de forêts, de façon à renforcer l'efficacité des engagements opérationnels et financiers des secteurs publics et privés.

Les travaux du 1er PFN au Luxembourg ont débuté en novembre 2003 pour aboutir en mars 2004 à la formulation d'un document national de consensus reprenant les défis pour la forêt luxembourgeoise, une vision globale pour la forêt de demain, les grands objectifs et des propositions de mesures pour la forêt. Plus de 60 personnes, composés des représentants des secteurs public (ministères de l'Agriculture, des Finances, de l'Économie, du Développement durable et des Infrastructures, du Tourisme…), privé (propriétaires, gestionnaires, exploitants, industries du bois, chambres professionnelles, Syndicats professionnels…), associatif (clubs et associations de naturalistes, sportifs, chasseurs…) et scientifique (musées, experts, bureaux d'études et centre de recherche, écoles et universités, …) ont participé à ces travaux.

Une réunion de suivi a été organisée en juin 2010, pour informer les partenaires sur le livre vert de la Commission européenne sur la protection des forêts en Europe, le règlement européen de mise sur le marché du bois (diligence raisonnable) et l'avancement des travaux d'organisation de l'Année Internationale des Forêts 2011.

12.1.15. La gestion des peuplements résineux le long des cours d'eau

Après avoir édité en 2004 un document « Umwandlung von Nadelholzbeständen in naturnahe Strukturen entlang der Fliessgewässer in Luxemburg » analysant les problèmes écologiques, économiques et paysagers liés à la présence inadaptée de résineux le long des cours d'eaux de notre pays, l'Administration de la nature et des forêts a procédé au cours de l'année 2005 à un inventaire des surfaces converties à la suite de ce projet. La conversion de ces surfaces, soit par une gestion agricole extensive, soit par la plantation de feuillus, soit par succession naturelle, a pour but de rétablir dans les vallées le paysage culturel qui existait à l'origine et d'activer ces surfaces pour la protection de l'environnement naturel. L'administration a poursuivi en 2010 en collaboration avec d'autres associations ses démarches dans le cadre du changement d'affectation des peuplements résineux longeant les cours d'eau.

12.1.16. La lutte contre les espèces invasives

Au cours de l'année 2010, l'Administration de la nature et des forêts a continué avec sa campagne de lutte contre une espèce invasive végétale très dangereuse pour l'homme : la berce du Caucase. Les agents de l'administration ont joint leurs efforts à d'autres acteurs du terrain (administration des Ponts et Chaussées, administration de la Gestion de l'eau, parcs naturels) pour éliminer ces plantes invasives.

12.1.17. Le bois-énergie

En 2010 l'Administration de la nature et des forêts a continué son travail de sensibilisation et d'information sur le bois-énergie. À plusieurs reprises l'administration a été sollicitée par des communes pour des renseignements techniques et financiers concernant le bois-énergie et notamment sur le subside pour la construction d'un hall de stockage pour les copeaux de bois.

Actuellement une commune sur trois exploite une chaudière à copeaux de bois. Environ 10.000 kW d'énergie sont produites à partir de copeaux de bois dans les chaudières communales. Le besoin actuel en copeaux de bois des chaudières communales se chiffre à environ 28.000 m^3 ce qui équivaut à 11.000 m^3de bois. Le besoin en copeaux de bois représente actuellement 13 % du bois de trituration récolté chaque année dans les forêts soumises au régime forestier. Le bois utilisé comme source d'énergie substitue environ 2,5 millions de litres de fuel et réduit ainsi l'émission de CO_2 du Grand-Duché de Luxembourg d'environ 8.000 tonnes.

Les activités suivantes ont été réalisées en 2010 dans le cadre de la promotion du bois-énergie :

- réalisation d'une exposition sur la filière du bois dans le cadre du Bëschfest à Munshausen ;
- visite de la chaudière et du hall de stockage de la commune de Junglinster, en vue de l'installation d'une nouvelle chaudière dans les locaux du site du centre d'accueil Ellergronn à Esch ;
- visite de la chaudière et du hall de stockage de la commune de Beckerich dans le cadre d'un symposium ;
- visite de la récolte d'un champ de miscanthus à Erpeldange ;
- visite de la récolte d'un taillis de saule à très courte rotation (TTCR).

12.1.18. Les activités de la Cellule informatique

- Maintenance et adaptation évolutive des applications

Les maintenances et les adaptations évolutives des applications informatiques sont réalisées en interne. Les applications sont développées en langage de 4ème génération Powerbuilder® ou en langage DotNet Microsoft®. Elles fonctionnent en mode "client / serveur" avec le système de gestion de base de données relationnelles Oracle® sur un réseau Windows2008R2®. Tous les services extérieurs sont connectés au réseau informatique de l'Etat (réseau racine). Les services régionaux sont connectés par lignes louées et les triages forestiers sont connectés par ADSL. Plusieurs applications ont été ouvertes aux bureaux d'études sous-traitants via client VPN et ADSL. D'une manière générale, la sécurité de toutes les applications et de la base de données Oracle spatiale a été renforcée. Les serveurs Windows 2003 ont été migrés vers Windows 2008R2 et la base de données vers Oracle spatiale 11g. Ce basculement informatique a été réalisé pour le 17 novembre 2010.

Dans ce contexte, en 2010, 4 grands projets ont été menés de front au niveau de la maintenance et de l'adaptation évolutive des applications :

- la migration des toutes les applications de PowerBuilder 10.5 vers PowerBuilder 12 ;
- la migration de la base de données Oracle spatiale 10 vers Oracle spatiale 11g ;
- la migration des serveurs Windows2003 vers Windows 2008R2 ;
- le développement d'une nouvelle application SUBSIDES pour remplacer l'ancienne application DBAIDE.

(1) Les applications d'inventaire et d'aménagement

En 2010, de gros travaux ont été réalisés. Le type de série a été introduit. Il a des répercutions dans toutes l'application. Des fonctions de mises à jour automatiques des surfaces, des lieux-dits et des affectations ont été développées. L'application a été migrée vers PB12. L'application INVENTO a fonctionné des versions 3.07 à 4.02.

En 2010, l'application CONCOP n'a pas évolué faute de moyens humain ou budgétaire disponibles, uniquement migration vers PB12. L'application CONCOP a fonctionné en version 3.01.

(2) Les applications de la gestion forestière

Le projet d'informatisation de la gestion forestière regroupe les applications de saisie et de vente des bois, de la planification annuelle, de la comptabilité et des salaires des ouvriers forestiers. Les applications de la saisie et de la vente des bois abattus en forêt soumise, c.-à-d. le martelage, le dénombrement et la vente de bois proprement dite, sont totalement opérationnelles dans les cantonnements et les triages depuis octobre 1996 et l'application de gestion des fiches de travail des ouvriers forestiers est opérationnelle depuis début 2000. La gestion des tables des bases de données de la gestion forestière est réalisée par la Cellule Informatique grâce à une application spécifique.

L'application « SALAIRES-FICHE DE TRAVAIL » présente un ensemble de fonctionnalités nécessaires à l'établissement des fiches de travail des ouvriers forestiers. Ces fonctionnalités concernent :

- la gestion des données de base (ouvriers, formation, fiche médicale, nature des travaux, …) ;
- la saisie des fiches de travail (localisation, durée et nature des travaux) ;

- l'intégration des données de l'APE ;
- l'édition des formulaires ;
- la facturation des prestations aux différents propriétaires.

Cette application permet de tenir compte des situations de gestion complexe auxquelles sont confrontées les cantonnements et les triages forestiers en raison de la gestion multi-propriétaires de la force de travail disponible.

En 2010, la maintenance de cette application a fait évoluer celle-ci de la version 6.14 à 7.01. Les travaux réalisés concernent :

- la gestion de l'indemnité de mise à disposition de matériel ;
- la mise en conformité avec la réorganisation de la nouvelle administration de la nature et des forêts ;
- migration vers PB12.

L'application « COBUPLAN » est destinée aux trois domaines étroitement liés à savoir : la comptabilité, le budget et la planification. La partie planification (PLAN) est fonctionnelle depuis 2002, les parties comptabilité (CO) et budget (BU) sont en fonction depuis 2005. Le module de planification permet la saisie et l'édition des plans annuels de gestion des propriétés forestières et des zones protégées. Le module de planification de cette application doit devenir à terme un système expert qui peut aider les gestionnaires à établir les plans annuels de gestion en se basant sur les données des années de gestion antérieures. Le module (CO) permet la gestion des factures. Le module (BU) permet la gestion des budgets et des engagements.

En 2010, la maintenance de cette application a fait évoluer celle-ci de la version 4.09 à 5.01. Les travaux suivants ont été réalisés :

- migration vers PB12 ;
- la mise en conformité avec la réorganisation de la nouvelle administration de la nature et des forêts.

L'application "Carnet de dénombrement" (CarnetO) qui consiste à saisir les mensurations des bois abattus en forêt soumise et à calculer les volumes, a subi les évolutions suivantes (versions 8.06 à 9.01) :

- migration vers PB12 ;
- la mise en conformité avec la réorganisation de la nouvelle administration de la nature et des forêts ;
- introduction de la gestion des affectations et du type de série en liaison avec la mise à jour automatique de ces informations dans les inventaires d'aménagement INVENTO.

L'application « Martelage » gère les relevés de désignation des arbres destinés à l'exploitation et à la vente. Elle a subi les évolutions suivantes (versions 5.00) :

- la mise en conformité avec la réorganisation de la nouvelle administration de la nature et des forêts ;
- la migration vers PB12.

L'application « Vente de bois » qui consiste à automatiser toutes les opérations qui interviennent dans le processus de la vente des bois, quelle que soit la procédure (soumission, enchères, vente de gré à gré...), a été revue (versions 7.18 à 8.01) pour les adaptations importantes suivantes :

- la mise en conformité avec la réorganisation de la nouvelle administration de la nature et des forêts ;
- migration vers PB12 ;

- révision de l'impression des lots ;
- la correction de divers « bugs ».

(3) Les applications de gestion des subsides

L'adaptation évolutive de l'application de gestion des subsides (DBAIDE), destinée à l'ensemble des services régionaux a été réalisée par une société de service extérieure, suite à un manque de ressources internes en personnel. En 2010, l'application a évoluée de la version 6.01 à 7.02. La première version de l'application DBAIDE a été mise en production en janvier 2003. La Cellule Informatique supervise les travaux de développement en assurant la description des fonctionnalités et en vérifiant la bonne intégration des travaux réalisés.
Les fonctionnalités suivantes ont été ajoutées à l'application en 2010 :

- migration vers PB12 ;
- la mise en conformité avec la réorganisation de la nouvelle administration de la nature et des forêts ;
- la correction de divers « bugs » ;
- mise en œuvre du nouveau règlement européen « Minimis ».

L'analyse et le développement de la nouvelle application SUBSIDES qui doit remplacer l'application DBAIDE a continué en 2010. En effet DBAIDE est une application en fin de vie, car elle a été construite sur un modèle devenu informatiquement obsolète et difficile à maintenir. C'est pourquoi, l'ANF a décidé d'implémenter une nouvelle application basée sur l'architecture DotNet et le composant spatial MapXtreme pour d'une part faciliter la maintenance et d'autre par permettre une meilleure gestion du changement dans une thématique qui évolue régulièrement aux niveaux national et européen. Le gros module « service » a été implémenté et testé. Le flux des dossiers a été complètement revu. Les versions Beta 0.00 à 0.05 ont été testées principalement par l'arrondissement Nord.

L'adaptation évolutive de l'application BIODIVERSITE, mise en production en 2007, a été réalisée. Il s'agit d'une application inter-ministères et inter-administrations (ministère de l'agriculture, ministère du Développement durable et des Infrastructures, Service technique de l'agriculture, Centre informatique, Administration de la nature et des forêts, bureaux d'études). Cette application à base de données centralisée gère « les régimes d'aides pour la sauvegarde de la diversité biologique » instaurés par le Règlement grand-ducal du 22 mars 2002. Elle remplace une application « Access » devenue obsolète. Les adaptations suivantes ont été réalisées en 2010 (versions 1.10 à 2.12) :

- préparation pour le nouveau RGD Biodiversité ;
- nouveau module permettant la gestion multiple des parcelles FLIK par contrat ;
- préparation du nouveau module d'export comptable ;
- migration vers le composant spatial MapXtreme 6.8 ;
- export de données Oracle spatiale au format Shape ;
- gestion du parcellaire forestier et des zones Ramsar ;
- Procédure de clôture automatique ;
- correction de divers « bugs ».

(4) Les applications «mobiles »

L'application "PDA-GPS-CARTO_ANF » permet de recueillir sur un PDA-GPS des données relatives aux espèces et aux parcelles sur le terrain pour ensuite les intégrer dans la base de données Oracle spatial de l'ANF. La première version de cette application a été mise en production en juin 2009 dans les cantonnements de Wiltz et Diekirch. L'adaptation évolutive de cette application mobile, destinée à l'ensemble des services régionaux a été réalisée en

2010 (versions 1.02 à 1.04) par une société de service extérieure, suite à un manque de ressources internes en personnel. Elle fonctionne sous TrimbleJuno et Htc Hd2.

(5) Les applications d'administration

Parallèlement à la maintenance proprement dite des applications, les tables des bases de données ont également été mises à jour. Plusieurs milliers de lignes de scripts SQL® ont été générées automatiquement grâce à l'application "GESTFDBA".

L'application "GESTFDBA" a aussi été mise à jour en 2010 (versions 6.05 à 7.01). Les adaptations suivantes ont été réalisées :

- intégration du nouveau module GESTDBA-Carto en Dotnet ;
- migration vers le composant spatial MapXtreme 6.8 ;
- essais d'intégration du eCadastre ;
- intégration de la gestion des users et rôles Oracle ;
- révision des écrans de gestion des affectations ;
- migration vers PB12 ;
- correction de divers « bugs ».

L'application EFDIR a pour but de permettre à la cellule ouvrier et à la cellule informatique la bonne gestion des informations des ouvriers entre l'APE, la Trésorerie et l'Administration de la nature et des forêts. Elle génère notamment automatiquement des fichiers CSV qui peuvent être ensuite chargés dans le système comptable de l'Etat. Elle permet l'intégration des données des salaires de l'APE. Elle calcule avec précision la répartition et le coût de la masse salariale des ouvriers forestiers entre les différents propriétaires Domaines, Communes, Etablissements publics. En 2010, les travaux suivants ont été réalisés (versions 2.10 à 3.01) :

- révisions de tous les rapports pour la gestion des véhicules et des cartes d'essences ;
- mise en conformité avec la réorganisation de la nouvelle administration de la nature et des forêts ;
- nouvelle structure d'échange avec l'APE ;
- migration vers PB12 ;
- correction de divers « bugs ».

La cohérence du modèle conceptuel des données n'a pas été mise à jour en 2010 faute de personnel. Pourtant, il doit garantir la compatibilité du système d'information avec l'ensemble des applications SALAIRES-FICHE TRAVAIL, SALAIRES_AVANT2004, DBAIDE, EFDIR, COBUPLAN, PLAN_GESTION_BU, CARNETO, GESTFVEN, MARTELAGE, CONCOP, INVENTO, NATURA2000, BIODIVERSITE, PDA_GPS_CARTO_ANF.

- Analyse et développement de nouvelles applications

L'ensemble des données de l'administration du cadastre est accessible via un « géoportail » appelé « eCadastre ». L'interfaçage du géoportail est basé sur un service Web. En 2010, un Security-Proxy a été consolidé pour nous permettre d'intégrer le eCadastre dans nos applications.

En 2010, l'ouverture du système d'information vers la nouvelle architecture DotNet a été poursuivie. Pour assurer la continuité du fonctionnement et la sécurité des différentes applications, un Framework spécifique pour DotNet a été développé. Ce framework a pour objectif principal de définir les conventions de développement et de sécurité pour la réalisation d'applications VB DotNet pour l'Administration de la nature et des forêts. Ce

framework s'adresse aussi bien à l'équipe de développement interne qu'aux prestataires de services informatiques externes.

- Acquisition, installation et maintenance du matériel informatique

En 2010, la Cellule Informatique a fait l'acquisition d'un serveur avec rack, de 6 micro-ordinateurs portables et d'un scanner A3 pour l'ensemble des services de l'administration. Ces fournitures et acquisitions concernent essentiellement des remplacements de matériel dans les différents services. Les configurations et les installations de ces fournitures dans les différents services de l'administration sont réalisées par la Cellule Informatique.

Plusieurs micro-ordinateurs/portables ont été réinstallés et redistribués en 2010, pour des fins d'évaluation et de tests, respectivement à la suite de pannes matérielles ou de pannes du système d'exploitation. La Cellule Informatique a continué en 2010 d'installer de nombreux équipements accessoires utiles dans l'exécution des tâches des services régionaux ainsi que des triages. Les stations de travail récupérés et restitués au CTIE ont été préalablement «nettoyées» avec un logiciel spécial afin de garantir la non-récupération des données confidentielles des utilisateurs.

La mise à disposition de données cartographiques numériques aux bureaux et sociétés externes dans le cadre d'un contrat de travail avec l'administration a été continuée en 2010.

- Assistance aux utilisateurs

L'assistance permanente aux utilisateurs assurée par la Cellule Informatique pour plus de 130 utilisateurs est essentielle pour le bon fonctionnement de l'ensemble du système informatique de l'administration. Elle est d'environ 1 homme-année en 2010. Elle se répartit en assistance pour les applications développées en interne (15%), en assistance « matériel et bureautique » (80%) et en assistance aux utilisateurs des systèmes d'information géographique (5%).

On constate qu'avec les ressources humaines actuellement disponibles à la Cellule Informatique, la survie du système n'est plus assurée à moyen terme, il n'y a plus aucune marge de sécurité, et les nouveaux développements en interne sont devenus impossibles. Le recours aux sociétés externes ne résout pas entièrement ce problème, car l'encadrement des projets de développement externe demande un suivi très poussé par des experts internes.

- La formation du personnel

En 2010, les membres de la Cellule Informatique ont participés à diverses formations (Oracle 11, SIG-théorique, MapInfo 10, SharePoint) pour assurer la maîtrise des nouvelles technologies de l'information et pour se perfectionner dans l'utilisation des principaux outils de travail.

12.1.19. Les activités de l'Entité mobile

L'Entité mobile de l'Administration de la nature et des forêts intervient dans le domaine de la police de la gestion de l'environnement naturel et donne appui et assistance aux différents services, arrondissements et triages forestiers de l'administration.

Elle est rattachée à la direction de l'administration de la nature et des forêts comme unité opérationnelle et est soumise à l'autorité directe du directeur.

En 2010, les missions confiées à l'Entité mobile ont été assumées par cinq fonctionnaires, un préposé de la nature et des forêts agissant en sa fonction de chef de l'Entité mobile, un policier et trois agents chargés de certaines fonctions de police judiciaire. Une employée chargée du secrétariat renforce l'équipe de l'Entité mobile.

Les agents de l'Entité mobile constatent les infractions et reçoivent les plaintes et dénonciations pour lesquelles des lois spéciales ont attribué à eux les pouvoirs de police judiciaire requis. Ils en rassemblent les preuves et recherchent les auteurs sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Outre les missions de contrôle, de surveillance et de police en matière forestière et rurale, de chasse, de pêche et de l'environnement naturel, les agents de l'Entité mobile sont appelés à participer à de nombreuses autres activités de l'administration.

- Activités en matière de protection de l'environnement naturel

Les activités en matière de protection de l'environnement de l'Entité mobile sont les suivantes :

- enquêtes et rapports concernant les infractions à la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles ;
- prises d'échantillons pour déterminer des pollutions ;
- contrôle des rétablissements des lieux ;
- rapports concernant la demande de fermeture de chantiers ;
- contrôles « Cross Compliance » ;
- contrôles des dossiers « FEOGA » ;
- contrôles des contrats « Biodiversité » ;
- enquêtes et rapports concernant les remembrements agricoles et viticoles.

- Activités en matière de chasse

Parmi les activités de l'Entité mobile en matière de chasse il faut compter les suivantes :

- contrôle de l'exercice de la chasse en général ;
- contrôle des différents modes de chasse (approche, affût, battue, chien courant) ;
- contrôle des périodes et heures d'ouverture légales ;
- contrôle du permis de chasse ;
- contrôle de l'autorisation de port d'arme ;
- contrôle du marquage concernant le transport du gibier ;
- contrôle du certificat de vaccination pour chien ;
- contrôle et relevé des cerfs tirés conformément à l'article 7 du règlement grand-ducal concernant l'ouverture de la chasse ;
- contrôles d'installations cynégétiques ;
- conseils et initiation pour la capture de rats musqués, fouines et autres animaux causant des dommages ;
- enquêtes et rapports concernant les infractions à la législation en matière de chasse.

- Activités en matière de pêche

Les activités de l'Entité mobile en matière de pêche se limitent aux contrôles de l'exercice de la pêche en général et à l'appui logistique et les pêches électriques sur requête de l'Administration de la Gestion de l'Eau et du Service de la Radioprotection du ministère de la Santé.

- Autres activités

Les autres activités de l'Entité mobile qui ne peuvent pas être classées sous une des rubriques ci-dessus sont :

- des investigations, enquêtes supplémentaires et suivi de dossiers sur requête du parquet du tribunal d'arrondissement respectif ;
- des enquêtes supplémentaires et suivi de différents dossiers sur requête des ministères de tutelles ;
- des enquêtes concernant des plaintes et dénonciations ;
- des enquêtes et rapports concernant la police rurale et forestière ;
- des enquêtes et rapports concernant le respect de la législation ayant pour but d'assurer la protection de la vie et le bien-être des animaux ;
- des enquêtes et rapports concernant la protection des oiseaux ;
- des enquêtes et contrôles concernant le règlement grand-ducal du 22 avril 1999 fixant les conditions pour la détention de daims destinés à la production de viande ;
- la gestion et mise en dépôt de l'armement et des munitions de l'Administration des eaux et forêts ;
- l'organisation, l'instruction et la surveillance de la formation de tir ayant pour but de permettre au personnel de l'Administration des eaux et forêts (porteurs d'une arme de service) de s'entraîner au tir, d'améliorer et d'assurer les performances ;
- la maintenance de l'armurerie ;
- les informations et conseils d'ordre pratique (particuliers, ONG, communes) ;
- la collaboration à diverses expositions et actions de sensibilisation du public ;
- la collaboration étroite avec l'Administration de l'Environnement, l'Administration de la Gestion de l'Eau, l'Unité de Contrôle de l'Administration des Services techniques de l'Agriculture, l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale ;
- les contrôles des campings sauvages ;
- la maintenance armurerie ;

- Dossiers traités en 2010

En 2010 l'Entité mobile de l'Administration de la nature et des forêts a traité en tout 363 dossiers répartis comme suivant :

- 87 dans le domaine de la conservation de la nature ;
- 169 dans le domaine de la chasse ;
- 2 dans le domaine de la pêche ;
- 22 contrôles Cross Compliance ;
- 77 contrôles FEOGA ;
- 6 autres.

Dans 17 dossiers, les enquêtes ont abouti, jusqu'au 31 décembre 2010 à un procès-verbal.

12.2. Le Service des forêts

12.2.1. L'aménagement forestier

- Les travaux d'aménagement

Les travaux d'aménagement suivants ont été réalisés en 2010 par le Service des forêts :

- Plan simple de gestion 2011-2020 pour les forêts communales de Weiler-la-Tour (138,81 ha) :
  - présentation du projet à la commune ;
  - élaboration du plan.

- Plan simple de gestion 2009-2018 pour les forêts du Fonds de Compensation commun au Régime Général de Pension (295,51 ha) :
  - modification de la partie écrite du plan ;
  - avis de l'arrondissement ;
  - approbation du MDDI.
- Plan simple de gestion 2009-2018 pour les forêts communales d'Esch-sur-Alzette (169,85 ha) :
  - présentation du plan devant le Conseil Communal ;
  - approbation du Conseil Communal ;
  - approbation du MDDI ;
  - approbation du MAG.
- Plan simple de gestion 2009-2018 de la forêt domaniale de Steinsel (195,51 ha) :
  - approbation du MDDI.
- Aménagement 2008-2017 de la forêt communale de Hosingen (289,31 ha) :
  - présentation du plan devant le Conseil Communal ;
  - approbation du Conseil Communal ;
  - approbation du MAG.
- Aménagement 2008-2017 de la forêt communale de Mondercange (263,22 ha) :
  - approbation du MDDI ;
  - approbation du MAG.
- Aménagement 2009-2018 de la forêt communale de Mompach (647,81 ha) :
  - présentation du plan devant le Conseil Communal ;
  - approbation du Conseil Communal ;
  - approbation du MAG.
- Aménagement 2008-2017 de la forêt communale de Mamer (396,04 ha) :
  - approbation du MAG.
- Aménagement 2008-2017 de la forêt communale de la Ville de Luxembourg / partie Bambësch (697,09 ha) :
  - modification de la partie écrite du plan ;
  - approbation du MDDI.
- Aménagement 2008-2017 de la forêt communale de la Ville de Luxembourg / partie Hamm (357,77 ha) :
  - modification de la partie écrite du plan ;
  - approbation du MDDI.
- Aménagement 2009-2018 de la forêt domaniale du Juckelsbësch (205,47 ha) :
  - avis de l'arrondissement ;
  - approbation du MDDI ;
  - approbation du MAG.
- Aménagement 2009-2018 de la forêt domaniale de Schoenfels (461,43 ha) :
  - modification de l'inventaire d'aménagement ;
  - approbation du MDDI.
- Aménagement 2009-2018 de la forêt domaniale du Lac de la Haute-Sûre (1.398,38 ha) :
  - réunions de concertation ;
  - approbation du MDDI.
- Aménagement 2009-2018 de la forêt domaniale du Gruenewald (1.358,38 ha) :
  - réunions de concertation ;
  - finalisation.

- Les modifications au niveau des instructions

Les instructions concernant les inventaires d'aménagement, les aménagements, la cartographie des fonctions forestières, ainsi que les autres travaux de cartographie à réaliser dans le cadre des travaux d'aménagement ont été mises à jour.

Ces instructions ont été traduites intégralement en langue allemande avec élaboration préalable d'un dictionnaire des principales notions techniques. Il s'agit des instructions suivantes :

- instructions concernant les inventaires d'aménagement 29 pages
- instructions concernant l'application INVAMEO 38 pages
- manuel d'utilisation pour l'application CONCOP 21 pages
- manuel d'utilisation pour l'application INVAMEO 39 pages
- tables de validation pour l'application INVAMEO 23 pages
- lay-out des cartes d'inventaires d'aménagement 18 pages
- acquisition des données cartographiques numériques 14 pages
- instructions concernant l'aménagement forestier 70 pages
- exemple de typologie des peuplements 7 pages
- instructions concernant la cartographie des fonctions 24 pages
- instructions concernant la cartographie dans les aménagements 31 pages

- Les modifications au niveau des applications INVAMEO et CONCOP

La maintenance évolutive des deux applications informatiques utilisées dans le cadre des travaux d'aménagement forestier, à savoir INVAMEO et CONCOP, a été poursuivie. Les travaux concernaient principalement :

- l'élimination de bugs
- l'amélioration des impressions de certains tableaux
- la mise à jour et l'adaptation des tables de validation
- l'export de certaines données vers EXCEL
- l'ajout de fonctionnalités supplémentaires de tri dans les listes des inventaires et aménagements
- l'introduction de séries-types
- le problème du changement ex post de tables de production
- la modification de l'encodage de la régénération
- les fonctionnalités de mise à jour de la base de données "gestion" (GESTFDBA) sur base des données issues de la base de données "inventaires" (INVAMEO)
- la modification de l'application due à une nouvelle définition de la notion de série
- l'ajout de nouveaux tableaux synoptiques
- l'introduction de la notion de la révision partielle d'un inventaire

Moyennant les nouvelles fonctionnalités, la base de données "gestion" (GESTFDBA) a été mise à jour et épurée.

- Les inventaires forestiers d'aménagement

Les inventaires suivants ont été finalisés en 2010 :

- forêt communale de Bourscheid 12,66 ha
- forêt communale de Heinerscheid 121,69 ha
- forêt communale de Feulen 19,80 ha
- forêt communale de Mertzig 96,33 ha
- forêt communale de Rumelange 129,66 ha
- forêt communale de Koerich 271,38 ha
- Total 651,52 ha

Les inventaires suivants ont été réalisés en 2010 :

- forêt domaniale de Bous 53,88 ha
- forêt domaniale de Rodenbusch 33,37 ha
- nouvelle acquisition en f.domaniale de Beaufort 63,19 ha
- forêt communale de Kiischpelt 12,42 ha
- forêt communale de Steinfort 133,31 ha
- forêt communale de Sandweiler 209,01 ha
- Total 505,18 ha

Les inventaires suivants ont été entamés en 2010 :

- Forêt communale de Heiderscheid 15 ha
- Forêt communale de Wincrange 52 ha
- Forêt communale de Garnich 94 ha
- Forêt communale de Berg 67 ha
- Forêt communale d'Useldange 61 ha
- forêt communale de Manternach 26 ha
- Total 315 ha

12.2.2. La cartographie d'aptitude stationnelle

Les cartes des stations pour les propriétés suivantes ont été finalisées en 2010 :

- forêt communale de Biwer 430 ha
- forêt communale de Schieren 323 ha
- Total 753 ha

Les cartes des stations pour les propriétés suivantes ont été entamées en 2010 :

- forêt communale de Leudelange 257 ha
- forêt communale de Dippach 308 ha
- Total 565 ha

12.2.3. Les travaux en relation avec le deuxième passage de l'Inventaire Forestier National (IFL2)

- Le projet

Au cours de l'année 2010, les travaux réalisés dans le cadre de l'IFL2 ont principalement concerné :

- l'accompagnement des travaux de récolte des données d'inventaire par les bureaux d'études et
- la résolution de problèmes méthodologiques rencontrés par les bureaux d'études sur le terrain.

Il s'est avéré que les données récoltées en relation avec la biodiversité représentent une source de données très importante pour aider les gestionnaires publics à prendre des décisions raisonnées pour la sauvegarde et l'amélioration de la biodiversité dans les forêts luxembourgeoises.

- Les travaux de terrain en relation avec l'IFL2

En janvier 2010, l'Administration de la nature et des forêts a organisé plusieurs journées de terrain pour expliquer la méthodologie de l'IFL2 aux bureaux d'études chargés de la mission de l'exécution des relevés de terrains. Les bureaux d'études ont entamé sous le contrôle et l'aide de l'ANF les travaux de terrain en janvier 2010.

Les travaux de terrain effectués par les bureaux d'études ont bien avancé en 2010, un peu plus que la moitié des placettes ont été relevées durant la première année. Les bureaux d'études ont régulièrement (généralement à la fin de chaque mois) remis la base contenant les données récoltées/relevées.

L'ANF a réalisé le contrôle des travaux des bureaux d'études. Il s'agit à la fois d'un contrôle des travaux de terrain et d'un contrôle des travaux de bureaux. Ce type de travail constitue la partie la plus importante de la charge de travail en relation avec ce projet. Durant les mois de janvier à juillet 2010 les contrôles des travaux de terrain ont été plus intensifs qu'à la fin de l'année, afin d'éliminer des erreurs systématiques et de pouvoir garantir une très haute qualité des données relevées sur le terrain.

Après vérification par l'ANF des données récoltées sur le terrain et rectification des données ayant causé un problème par les bureaux d'études, les données sont transférées dans la base centrale, qui est gérée par l'ANF.

- Les travaux réalisés en collaboration avec GxABT

Un fichier de mise à jour méthodologique que l'Administration de la nature et des forêts a constitué en 2009 en collaboration avec la Faculté Universitaire de Gembloux (GxABT) a été régulièrement actualisé. Ce fichier de mise à jour méthodologique a été mis à jour au fur et à mesure durant l'an 2010. Grâce à ce document les sollicitations de la part des bureaux d'études ont grandement diminué.

Un guide informatique a été rédigé, il détaille la structure de la base de données ainsi que le fonctionnement de l'interface d'encodage et du module de prétraitements. Le module d'encodage a été adapté par plusieurs updates pour faciliter les travaux d'encodage et pour élimination de certains bugs informatiques.

L'ANF a collaboré à la rédaction d'un article sur les gros bois en forêts luxembourgeoises.

Une partie importante des travaux en relation avec l'exploitation des données issues de l'IFL2 a concerné le calcul de l'accroissement des arbres de la futaie et la définition de fonctions de conversion à utiliser pour des enquêtes sur le plan international.

Afin de respecter les exigences internationales en termes de rapportage, les paramètres qui requièrent une harmonisation ont été identifiés et les besoins en fonctions de conversion pour les données relatives à chacun de ces paramètres ont été analysés.

- L'IFL2 et la forêt privée

Le projet d'IFL2, tout comme l'IFL1, se fait exactement de la même manière en forêt privée qu'en forêt soumise au régime forestier. En forêt privée, aucune information n'est collectée quant au propriétaire.

Le projet IFL2 a été présenté en 2010 au Comité du Groupement des Sylviculteurs. Une note explicative destinée aux intéressés du projet IFL2 rencontrés sur le terrain lors des travaux d'encodage a été rédigée.

12.2.4. Le réseau de réserves forestières intégrales

- Les travaux réalisés dans les réserves forestières intégrales

Réserve forestière intégrale "Haard" à Dudelange :

- réimpression de la brochure : réserve naturelle "Haard-Hesselsbierg-Staebierg"

- installation de nouveaux panneaux d'information aux entrées principales de la réserve naturelle
- publication des données sur le premier relevé des habitats forestiers (WSA) de la réserve forestière intégrale "Haard"
- monitoring des habitats forestiers au moyen de photos aériennes dans le cadre de la certification FSC

Réserve forestière intégrale "Beetebuerger Bësch" à Bettembourg/Leudelange :
- inventaire des chauves-souris
- inventaire de l'avifaune
- monitoring des habitats forestiers au moyen de photos aériennes dans le cadre de la certification FSC

Réserve forestière intégrale "Enneschte Bësch" à Bertrange/Leudelange :
- inventaire des chauves-souris
- inventaire de l'avifaune
- inventaire des champignons

Réserve forestière intégrale "Pëttenerbësch" à Mersch/Pettingen :
- réalisation d'un dépliant de dimension A3 qui permet au visiteur de découvrir les principaux points d'intérêt de cette réserve à partir d'un circuit défini
- publication des données sur le premier relevé des habitats forestiers (WSA) de la réserve forestière intégrale "Pëttenerbësch"
- monitoring des habitats forestiers au moyen de photos aériennes dans le cadre de la certification FSC
- installation de la borne qui matérialise le centre géographique du Grand-Duché de Luxembourg

Réserve forestière intégrale "Grouf" à Schengen :
- inventaire des lichens
- inventaire des mousses
- monitoring des habitats forestiers au moyen de photos aériennes dans le cadre de la certification FSC

Réserve forestière intégrale "Saueruecht" à Beaufort :
- déclaration de la réserve forestière intégrale en date du 23 février 2010
- inauguration de la réserve naturelle le 16 juillet 2010
- aménagement d'une construction d'accueil avec un panneau d'information
- balisage de la réserve naturelle
- réalisation d'un dépliant de dimension A3 qui permet au visiteur de découvrir les principaux points d'intérêt de cette réserve à partir d'un circuit défini.

Réserve forestière intégrale "Hierberbësch" à Mompach :
- déclaration de la réserve forestière intégrale en date du 23 septembre 2010
- inauguration de la réserve naturelle le 15 novembre 2010
- aménagement d'une construction d'accueil avec un panneau d'information
- balisage de la réserve naturelle
- réalisation d'un dépliant de dimension A3 qui permet au visiteur de découvrir les principaux points d'intérêt de cette réserve à partir d'un circuit défini.

Projet de réserve forestière intégrale "Manternacher Fiels" à Manternach :
- en procédure de classement, accord du conseil de gouvernement

Projet de réserve forestière intégrale "Mamerdall" :

- monitoring des habitats forestiers au moyen de photos aériennes dans le cadre de la certification FSC

- Fortgang des forstlichen Monitorings

Im Jahre 2010 wurde die Auswertesoftware technisch und wissenschaftlich intensiv geprüft. Außerdem wurde mit der Formulierung eines neuen Fachkonzeptes für die Aufnahmesoftware begonnen. Im Vorfeld der Programmierung einer neuen Aufnahmesoftware wurden Aktualisierungen am bisherigen Aufnahmeverfahren skizziert. Es wird im Zuge der Einführung eines neuen Aufnahmegerätes und einer neuen Aufnahme-Software weiterentwickelt.

Das Handbuch "Erstellung der Berichte zur Waldstrukturaufnahme (WSA) in Luxemburger Naturwaldreservaten" wurde gründlich überarbeitet, an die aktuellen Anforderungen angepasst und im August 2010 fertig gestellt.

Das vorliegende Auswerteprogramm wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Programmierer hinsichtlich der Richtigkeit der Berechnungsroutinen sowie der Benutzerfreundlichkeit intensiv getestet. Die Berichterstellung (Reports) wurde an den aktuellen Wissensstand der Naturwaldforschung angepasst.

Im Rahmen der Optimierung des Aufnahmeverfahrens der WSA standen die Rationalisierung der Waldstrukturaufnahme im Gelände, die Verbesserung der Datenqualität, die Vereinfachung der Auswertung sowie die Erweiterung der Auswertemöglichkeiten im Vordergrund.

- Autres activités dans le domaine des réserves naturelles

Sont encore à relever en 2010 les activités suivantes dans le cadre de la protection des réserves naturelles forestières :

- réception du prix "Praïs Hëllef fir d'Natur 2009" pour le projet "Naturbësch" ;
- développement et organisation d'une exposition sur les réserves forestières dans un centre commercial ;
- développement et publication d'un classeur didactique sur les réserves naturelles du Grand-Duché de Luxembourg ;
- mise à jour des dossiers sur les réserves naturelles forestières projetées.

12.2.5. Le suivi de l'état phytosanitaire des forêts

Travaux de mise en veilleuse des projets et domaines d'activités suivantes :

- programme international de coopération (ICP-Forests) d'inventaire et de suivi à long terme des effets de la pollution atmosphérique sur les forêts (placettes de niveau 1 et de niveau 2, stations météo)
- réunions de la Commission Européenne dans le domaine du suivi de la santé des forêts
- monitoring de l'évolution des populations de bostryches du hêtre
- inventaire national de l'état de santé de nos forêts sur le réseau national 4x4 km
- suivi de la progression de la processionnaire du chêne
- conseils aux gestionnaires en matière de pathologie forestière

12.2.6. Le projet de conservation et d'amélioration génétique de différentes essences forestières disséminées ou menacées de disparition.

En 2010 le Service des forêts a poursuivi le projet de coopération avec le Centre de Recherche pour l'écologie forestière et la sylviculture (FAWF) de Trippstadt dans le domaine de la conservation et de l'amélioration génétique de différentes essences disséminées ou menacées de disparition. La convention ainsi que le programme y relatif s'inscrivent dans le cadre du programme européen EUFORGEN.

Concrètement les travaux suivants ont été réalisés :

- recherche et localisation d'arbres-échantillons de tilleuls (tilleul à petites feuilles et tilleul à grandes feuilles) et description de leurs caractéristiques phénotypiques ;
- prélèvement des pousses finales les plus vitales sur les arbres-échantillons de ces deux essences en vue de produire des greffons ;
- réalisation de greffes et élevage des sujets en serre ;
- plantation d'un certain nombre de jeunes ormes greffés dans des jardins à graines ;
- analyses isoenzymiques sur des pommiers sauvages ;
- identification de la provenance pour un peuplement de dougles ;
- détermination des taux d'essences de chênes (pédonculé ou rouvre) dans des peuplements à graines identifiés ;
- contribution active au colloque sur le cormier (Jahrestagung des Förderkreises Speierling) qui s'est tenu en 2010 au Grand-Duché de Luxembourg.

12.2.7. Les dispositifs de contrôle de la pression du grand gibier en milieu forestier

Dans le contexte de la méthodologie qui a été élaborée en 2009 pour la mise en place et le suivi de dispositifs de contrôle de la pression du grand gibier en milieu forestier (Weisergatter), une enquête a été menée en 2010 auprès des gestionnaires de terrain pour connaître l'emplacement actuel de tels dispositifs, en vue de planifier les travaux de monitoring à mettre en œuvre sur ces placettes.

12.2.8. Les données sur le patrimoine historique et culturel en forêt

En 2010 un premier inventaire poussé du patrimoine a été effectué dans le périmètre du Remembrement Forestier de Winseler (800 ha). Les éléments sont relevés par prospection pédestre, géoréférencés, repris dans un tableau et décrits dans un rapport circonstancié. La démarche est secondée par le Musée national d'Histoire et d'Art Luxembourg, Centre de Recherche Archéologique. Le résultat en est un enrichissement considérable du fonds de données utiles aux professionnels de la forêt. Quelques traces protohistoriques et gallo-romaines à côté de sites culturaux en forêt et de très nombreux éléments d'origine militaire.

Le secteur de Winseler faisant partie des zones de combats intensifs lors de la Bataille des Ardennes, une collaboration soutenue se développe avec le Musée National d'Histoire Militaire de Diekirch permettant d'intégrer de manière scientifique les données sur les reliques militaires. Des interventions répétées du Service de Déminage de l'Armée Luxembourgeoise lors de découvertes de munitions lourdes par l'agent en charge du projet ont mené à une systématisation des contacts.

Par ailleurs le Service des forêts a commencé avec l'inventaire du patrimoine dans le secteur du Remembrement Forestier de Beckerich (800 ha). Le secteur est une zone comportant potentiellement des vestiges archéologiques très nombreux à cause de la proximité de l'important centre gallo-romaine d'Arlon. Les premiers résultats des prospections sont nombreux et intéressants.

Enfin le Service des forêts est sollicité régulièrement pour des questions concernant le patrimoine historique et culturel de nos forêts. Une situation type a été en 2010 celle où, comme par exemple au Carelshaff près d'Ettelbruck, des travaux de coupe et de débardage ont été entamés et où le préposé forestier responsable s'est rendu compte de la présence d'un groupe de tumuli (tertres funéraires antiques) dans la parcelle concernée. Pour éviter la destruction des tombes, une prospection a eu lieu, révélant au moins 43 tumuli au lieu de la poignée de tertres connus. Les travaux peuvent continuer en connaissance de cause.

12.2.9. Les nouvelles publications

- La publication sur le patrimoine historique et culturel en forêt

En 2010 la rédaction définitive, l'illustration riche et le lay-out de la publication ont été achevés, permettant son impression.

- Le dépliant sur l'aménagement forestier en forêt communale de Hosingen

A l'instar des dépliants sur l'aménagement forestier des forêts communales de Berdorf, de Hesperange et de Bous, une publication similaire a été préparée pour la forêt communale de Hosingen.

L'objectif de ce dépliant est de présenter de manière vulgarisée au grand public et notamment aux habitants de la commune de Hosingen, les grandes lignes du document d'aménagement tel qu'il est proposé pour la période 2008-2017, les principaux objectifs, les principales statistiques chiffrées et les principales décisions d'aménagement. Il s'agit d'un dépliant à 7 volets recto/verso au format (fermé) 210 x 130 mm.

Les thèmes suivants sont traités : Der Gemeindewald Hosingen …

- ein Naturraum als Multitalent
- die Geschichte eines typischen Öslinger Waldes
- mehrere Waldgebiete
- in Zahlen
- eine aussergewöhnliche Artenvielfalt
- ein Erholungswald
- ein Wirtschaftswald
- seine Entwicklung innerhalb der nächsten 10 Jahre
- Wegenetz und Holzproduktion
- Kontakte.

La publication contient une page en format A3 avec d'un côté une carte des peuplements forestiers de la forêt communale de Hosingen avec des explications, et d'un autre côté la carte de gestion, qui constitue le principal document cartographique du document d'aménagement, assortie également d'explications sur les principales mesures de gestion prévues.

- Le dépliant sur l'aménagement forestier en forêt communale de Bous

Le dépliant sur l'aménagement de la forêt communale de Bous a été finalisé, imprimé et distribué en 2010.

12.2.10. Les arbres remarquables

En 2010 le Service des forêts a continué son travail d'inventaire des arbres remarquables et a conçu un dépliant d'information sur les arbres remarquables.

12.2.11. L'utilisation du cheval de trait

- Le rouleau forestier

La fougère-aigle pose un réel problème sylvicole sur certains sols sablonneux. Du fait de son caractère envahissant, elle empêche la régénération naturelle de démarrer et étouffe les jeunes plants, notamment ceux qui sont introduits par plantation. Les mesures pour combattre le développement de la fougère-aigle, notamment par fauchage, sont dans la plupart des cas vouées à l'échec, l'emploi d'herbicides n'entrant pas en ligne de compte pour des raisons écologiques.

Or des expériences notamment en Angleterre ont montré qu'il est possible de combattre cette plante avec un outil appelé "heavy horse bracken basher", ou rouleau forestier à lames, tiré par un cheval de trait. Un tel outil a été développé et construit sur demande du service forêts, en partenariat avec une société de construction mécanique italienne et des spécialistes de la traction animale luxembourgeois. Il est utilisé au printemps, alors que la fougère est en pleine croissance. Le fait de briser et de broyer les tiges, sans pourtant les faucher, a pour effet de fragiliser les plantes, et leur repos hivernal se trouve perturbé. L'opération doit être répétée l'année suivante pour décimer les plantes.

Cet outil est équipé de brancards spéciaux d'attelage à un cheval de trait, de roues de transport, ainsi que d'un frein, à utiliser par exemple en pente raide.

12.2.12. La participation à des projets externes

- CRPGL : Projet sur le Douglas

L'objectif de cette étude est d'analyser la croissance et la réaction au stress hydrique du Douglas en comparaison avec d'autres essences, et ce à travers un gradient climatique caractérisé par des latitudes et altitudes différentes en Europe du Nord-Ouest.

- Regiowood : Estimation de la disponibilité en bois dans la zone Regiowood

Dans le cadre d'un programme de coopération transfrontalière entre les régions de Wallonie, du Luxembourg, de la Rhénanie-Palatinat et de Lorraine, il s'agit d'estimer, sur base des données issues des inventaires forestiers nationaux ou régionaux classiques ou via l'analyse d'images satellitaires, l'état actuel de la ressource forestière et son évolution.

- UCL : Estimation des risques nutritionnels liés à l'exportation accrue de biomasse en forêt grand-ducale

Il s'agit de déterminer le niveau d'exploitation des ressources ligneuses compatible avec le maintien à long terme de la fertilité des écosystèmes forestiers, pour les principaux types de forêts et de sols du Grand-Duché de Luxembourg.

12.3. Le Service de la nature

12.3.1. Les réserves naturelles

- Les réserves classées par règlement grand-ducal

Suite aux divers recours introduits, la désignation de la zone "Lannebur" en zone protégée a été invalidée par jugement du tribunal administratif, contre lequel le Département de l'environnement a interjeté appel. Cette bataille juridique a toutefois eu pour effet que les

dossiers de classement en cours d'instruction ont été réétudiés et qu'en 2010 aucune nouvelle zone protégée n'a été désignée par règlement grand-ducal.

- Les réserves en cours de procédure

En conséquence de la remarque ci-dessus, la liste des réserves en cours de procédure n'a pas changé, l'état d'avancement de cette procédure ayant changé pour une partie des zones reprises ici :

- Am Dall et Kouprich (commune de Wincrange) (RN ZH 07 et 08)
- Brucherbierg et Lallingerbierg (communes d'Esch-sur-Alzette, de Kayl et de Schifflange)
- Dumontshaff (communes de Bettembourg, de Mondercange et de Schifflange) (RN ZH 45)
- Griechten (communes de Bascharage et de Garnich) (RN RF 17)
- Hoffelt-Kaleburn (commune de Wincrange) (RN ZH 09)
- Kéidinger Brill (communes de Fischbach, de Heffingen, de Junglinster et de Larochette) (RN RD 08 et ZH 28)
- Mamerdall (communes de Bertrange, de Kehlen, de Kopstal, de Lintgen, de Lorentzweiler, de Mamer, de Mersch, de Steinsel et de Strassen) (RN RF 21)
- Reier (commune de Mompach) (RN ZH 36)
- Schwaarzenhaff/Jongebësch (communes de Hobscheid et de Steinfort) (RN RD 14)
- Vallée de la Haute-Sûre – Bruch/Pont Misère (communes de Boulaide et de Rambrouch) (RN ZH 16 et 84)
- Weimericht (commune de Junglinster) (RN PS 14)

- Les réserves en cours d'élaboration

  - Bitschenheck (commune de Dippach) (dossier de classement en cours de finalisation)
  - Breichen (commune de Clervaux) (RN ZH 83)
  - Eppeldorf-Hossebierg (commune d'Ermsdorf) (RN PS 01) (dossier de classement en cours de finalisation)
  - Geyershaff-Geyersknapp (commune de Bech) (RN RD 11)
  - Gilsdorf-Carrières de Gilsdorf (commune de Bettendorf) (RN RD 17) (dossier de classement finalisé)
  - Gréngewald [communes de Junglinster, de Lorentzweiler, de Luxembourg (Ville de), de Niederanven, de Sandweiler, de Steinsel et de Walferdange],
  - Junglinster-Ronnheck (commune de Junglinster) (RN RD 27)
  - Manzebaach (communes de Fischbach et de Larochette) (RN RD 07) (dossier de classement en cours de finalisation)
  - Michelbouch-Biischtert (communes de Berg, de Bissen et de Vichten) (RN ZH 19) (dossier de classement en cours d'élaboration)
  - Rosport-Hoelt (commune de Rosport) (RN RD 12)
  - Schlammwiss-Aalbaach (communes de Betzdorf, de Niederanven et de Schuttrange) (RN ZH 51),
  - Sporbaach (commune de Wincrange) (RN ZH 10) (dossier de classement finalisé)
  - Vallée de la Schlinder (communes de Bourscheid, de Consthum et de Hoscheid) (RN RF 14) (dossier de classement finalisé)
  - Wëngertsbierg (communes de Flaxweiler et de Lenningen).

12.3.2. Acquisition de terrains dans l'intérêt de la conservation de la nature

Au cours de l'année 2010, des dossiers d'acquisition de terrains concernant une surface totale de 258,05 ares sont parvenus à l'administration.

12.3.3. Les centres d'accueil

Suite à la réorganisation de l'Administration de la nature et des forêts, les centres d'accueil sont gérés depuis début 2010 par les services régionaux :

- le centre d'accueil « A Wiewesch » à Manternach est géré par l'arrondissement Est ;
- le centre d'accueil « Ellergronn » à Esch- sur-Alzette est géré par l'Arrondissement Sud ;
- le centre d'accueil « Mirador » à Steinfort » est géré par l'Arrondissement Centre-Ouest ;
- le centre de découverte de la forêt « Burfelt » est géré par l'arrondissement Nord.

La communication des centres d'accueil avec les médias au niveau national est coordonnée par le Service nature. La mission principale des centres d'accueil étant la sensibilisation du public pour la protection de la nature, le Service nature se charge de renforcer la visibilité des activités de sensibilisation par la presse et les médias. Il compile l'ensemble des programmes proposés par chaque centre d'accueil et les diffuse dans différents organes de la presse au niveau national, notamment à travers le service information et presse, les journaux, les agendas, les sites internet et d'autres publications. Le service se charge aussi de la rédaction d'articles et de la création de publicités sur les centres d'accueil. Ainsi en 2010 diverses publications ont été réalisées pour les médias et les contacts avec certaines publications ont été intensifiés.

12.3.4. Information du public en matière de conservation de la nature

Le Service de la nature a publié la brochure suivante :

- brochure du sentier didactique « Manternach-Münschecker » à Manternach.

Le Service de la nature a réédité la brochure suivante :

- brochure du sentier didactique « Manternacherfiels » à Manternach.

Le Service de la nature élabore actuellement les brochures suivantes :

- brochure du sentier à Schifflange ;
- brochure du sentier à Walferdange ;
- brochure du sentier au Conzefenn ;
- brochure du sentier « Mamerdall-Gousselerbierg » à Schoenfels ;
- brochure du sentier « Melickshaff » à Echternach ;
- brochure et dépliant du sentier « réserve naturelle Ellergronn » à Esch-sur-Alzette ;
- brochure du sentier « Nobert Theis » à Esch-sur-Alzette ;
- brochure sur les bâtiments du centre d'accueil « Ellergronn » à Esch-sur-Alzette ;
- réédition de la brochure «Manternach-Lellig » à Manternach ;
- traduction de la brochure du sentier «Manternach-Wecker » à Manternach en allemand et néerlandais.

12.3.5. Activités ayant trait aux chauves-souris

- Mise en œuvre du plan d'action d'espèces PAE Grand Rhinolophe

Un plan d'action a été initié concernant la protection du Grand Rhinolphe (*Rhinolophus ferrumequinum*), espèce prioritaire du Plan National pour la Protection de la Nature :

- Identification des habitats de chasse, routes d'envol et gîtes intermédiaires
- Proposition de mesures de protection, ainsi que préparation d'une plaquette d'information destinée à être distribuée auprès la population des villages concernés par les mesures de protection

- Projet Combles et Clochers

L'ouverture de sites potentiels importants à la reproduction des chauves-souris dans des églises, ainsi que dans d'autres constructions communales et étatiques a été étendue en 2010 par la création de chiroptères dans 7 églises à l'est du territoire. Cette mesure tend à augmenter le nombre de gîtes potentiels pour le Grand Rinolophe (Rhinolophus ferrumequinum).

A ce stade, sur les 395 églises et chapelles que compte le Grand-Duché de Luxembourg, près de 100 édifices sont désormais accessibles aux chiroptères.

- Projet de fermeture des anciennes entrées de mines Arcelor

L'Administration de la nature et des forêts a également participé activement à la 2ème campagne de fermeture des anciennes embouchures de galeries de minerai de fer. Les réunions et visites sur le terrain concernant les mesures de protection pour chauves-souris ont contribué à sauvegarder lors de la sécurisation un maximum d'embouchures garantissant un libre accès pour l'hivernation des chauves-souris selon des modèles-types proposées par l'ANF en concertation avec l'ITM.

- Interventions diverses

Au cours de l'année 2010, l'Administration de la Nature et des Forêts est intervenue à une trentaine de reprises auprès de particuliers pour des raisons de sensibilisation en matière de protection de chauves-souris sur tout le territoire national. Des solutions techniques ont été proposées, afin de persuader les propriétaires d'aider à conserver les colonies de reproduction.

- Recherche

Poursuite des recherches chiroptérologiques dans la forêt 'Friemholz' (communes de Berdorf et Echternach). La thèse de doctorat, financée par le biais du FNR (BFR) a été étendue : Barbara DAWO ; *« Key habitat factors for the distribution of the forest-dwelling Bechstein's bat in Luxembourg , GIS based modelling of minimum habitat requirements » (Université d'Ulm (Prof. Dr. Elisabeth K.V. Kalko)).*

Deux étudiants de l'université de Trèves ont par ailleurs accompagné la mise en œuvre du PAE Grand Rhinolophe. Des travaux de radio-télémétrie des habitats de chasse et des routes d'envol ont pu être réalisés grâce à ces travaux scientifiques.

En outre, une collaboration avec la 'Regierung Oberbayern' en ce qui concerne la sauvegarde de la dernière colonie de reproduction du Grand-Rhinolophe en Bavière a eu des résonances importantes. L'analyse comparative du régime alimentaire de l'espèce a pu être réalisée en Allemagne, en Suisse et au Luxembourg.

Les experts de l'ANF ont finalement contribué à la mise en œuvre du programme national de biomonitoring, spécialement en collaboration avec le groupe des chiroptères par le CRP G. LIPPMANN.

- Sensibilisation du public

La brochure 'Hausfledermäuse in Luxemburg' présente les espèces de chauves-souris autochtones vivant dans nos maisons, ainsi que des conseils pratiques concernant des mesures de protection concrètes lors de la rénovation ou construction de maisons. Cette brochure de 42 pages, destinée à un large public a été imprimée à 10.000 exemplaires en 2009 ; une traduction en français est actuellement en finalisation.
La Nuit Européenne de la Chauve-souris s'est tenue lors du week-end de la Biodiversité en juin 2010 à Remerschen/Wintrange. Lors d'une excursion pour enfants, d'une conférence pour petits et grands, et d'une action de capture de chauves-souris, les personnes ont pu s'initier à la biologie et à l'écologie de ce groupe de mammifères en voie d'extinction.
L'ANF a également participé et contribué au « Meeting of Parties » (EUROBATS) à Prague en septembre. Une délégation d'experts chiroptérologiques ont, de par leur participation dans plusieurs groupes de travail contribué à l'élaboration de plusieurs résolutions discutées et approuvées en séance plénière.

- Monitoring

Les experts chiroptérologiques de l'ANF ont par ailleurs largement contribué au chapitre 'chauves-souris' du programme national pour le monitoring de la biodiversité au Luxembourg. Citons à titre d'exemple, le monitoring des colonies connues des espèces de l'annexe II, entre autres des espèces *Myotis myotis, Rhinolophus ferrumquinum* et *Myotis emarginatus* qui a été assuré, entre autres dans les localités de Schieren, Koerich, Ansembourg, Bech-Kleinmacher, Clervaux, Ansembourg, Septfontaines et Colpach-Bas.

12.3.6. Valorisation écologique et paysagère

- Agriculture extensive

11 projets d'agriculture extensive nécessitent un suivi régulier de la part de l'Administration de la nature et des forêts, à savoir : Baschleiden, Beggen, Derenbach, Echternach, Filsdorf, Frisange, Mensdorf, Scifflange, Schoenfels, Tarchamps et Walferdange.

42 projets d'agriculture extensive à travers tout le pays sont en cours de réalisation en 2010.

12.3.7. Mesures compensatoires de la Route du Nord

En 2007, l'administration des Eaux et Forêts a fait le suivi des mesures compensatoires prévues par la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

Les mesures compensatoires comprennent les projets suivants :

- Compensation par de nouvelles plantations forestières de toutes les surfaces supprimées par la route du Nord :
  - élaboration d'un plan d'emprise pour le boisement compensatoire ;
  - nouvelle recherche de terrains pour le boisement compensatoire.
- Vallée de l'Alzette :
  - aménagement d'une zone humide dans la Vallée de l'Alzette ;
  - réalisation d'un monitoring botanique ;
  - élaboration d'une étude agricole dans la Vallée de l'Alzette entre Lorentzweiler et Lintgen ;
  - élaboration d'une étude agricole dans la vallée de l'Alzette entre Hünsdorf et Gosseldange ;
  - élaboration d'un projet de renaturation dans la Vallée de l'Alzette entre Lorentzweiler et Lintgen ;

- Vallée l'Eisch et de la Mamer ;
  - programme de restitution d'habitats naturels pour la Vallée de la Mamer ;
  - élaboration d'un plan d'emprise dans la Vallée de la Mamer ;
  - valorisation écologique et paysagère de la propriété domaniale « Weidendall » entre Thillsmillen et Kopstal ;
  - étude géologique et hydrogéologique du sous-sol ;
  - élaboration d'un plan d'aménagement écologique ;
  - étude agricole ;
  - élaboration d'inventaires floristiques dans la Vallée de la Mamer ;
  - réalisation d'une étude hydrogéologique entre Mersch et Schoenfels ;
  - étude de faisabilité concernant la restauration d'habitats humides de la plaine alluviale de la Mamer entre Thillsmillen et Kopstal ;
  - restitution d'habitats humides de la plaine alluviale de la Mamer entre Direndall et Mersch ;
  - renaturation de la Mamer entre le « Gousseldinger Tunnel » et Mersch ;
  - cartographie géomorphologique et caractérisation de la plaine alluviale et des pentes adjacentes ;
  - étude géologique et prise de position sous forme d'expertise de la renaturation de la Mamer ;
  - étude de la nappe phréatique et des températures y relatives ;
  - étude concernant la restauration des habitats humides dans la zone spéciale de conservation « Vallées de l'Eisch et de la Mamer » entre Bour et Mariendall ;
  - élaboration d'un sentier didactique dans la Vallée de l'Eich et de la Mamer ;
  - élaboration de d'une étude agricole dans la vallée de l'Eisch ;
  - élaboration d'une étude géologique et hydrogéologue du site « Weidendall » ;
  - élaboration d'une étude d'aménagement du site « Weidendall ».

12.3.8. Restaurations des habitats humides

En 2010 le Service de la nature a fait élaborer une étude de faisabilité pour la restauration de la « Bauschelterbaach » à Boulaide.

Parallèlement quatre projets de restauration des habitats humides ont été exécutés en 2010, à savoir :

- la renaturation du « Dipbach » sur le site dit « Nonnewiesen » à Esch-Alzette ;
- la renaturation du « Roudemerbaach » à Rodenbourg ;
- la renaturation de l'Alzette le long de la réserve naturelle « Stréissel » à Bettembourg ;
- la renaturation Ernz blanche entre Koedange et Soup.

12.3.9. Biodiversité

En 2010, environ 700 ha de surfaces ont été mis sous contrat ou ont été prolongés en application du règlement grand-ducal du 22 mars 2002 instituant un ensemble de régimes d'aides pour la sauvegarde de la diversité biologique.

Du travail considérable a également été investi dans l'élaboration de la nouvelle application pour gérer à l'avenir les contrats biodiversité, en collaboration avec la cellule informatique, de sorte que le volet « agricole » de cette application est bien développé et déjà utilisable.

12.3.10. Aménagements écologiques

En 2010 l'Administration de la nature et des forêts a réalisé vingt projets d'aménagement écologique. Citons pour exemple ceux de Helfenterbrück, Eschweiler, Mersch…

Par ailleurs le Service de la nature a terminé en 2010 deux parkings écologiques à Fischbach et à Lorentzweiler.

12.3.11. Chasse

- Résultats de l'examen de chasse 2009/10 - Sessions mai/juin et septembre/octobre 2010

48 personnes étaient inscrites aux cours préparatoires. 38 personnes se portaient candidats en vue de se présenter à une ou plusieurs épreuves de l'examen. 37 personnes étaient recevables, une personne n'a pas été recevable, faute de stage pratique valable. Des 37 personnes admis à participer à l'examen, 35 se sont présentées à une ou plusieurs épreuves.

La participation aux différentes épreuves de l'examen a été la suivante :
Des 27 candidats qui se sont présentés à l'épreuve écrite, 24 candidats (88,9 %) ont réussi l'épreuve et 3 candidats (11,1 %) ont été refusés.
Des 29 candidats qui se sont présentés à l'épreuve orale, 26 candidats (89,7 %) ont réussi l'épreuve et 3 candidats (10,3 %) ont été refusés.
25 candidats ont été admis à participer à l'épreuve de tir. Des 24 candidats qui se sont présentés pour la première séance aux différentes disciplines de l'épreuve de tir, 14 candidats ont réussi toutes les disciplines (58,3 %) et 10 candidats ont été ajournés (41,7 %) : 5 candidats dans la discipline 'Tir la carabine sur cible silhouette de sanglier courant (50 m)' et 5 candidats dans la discipline 'Tir au fusil sur plateaux d'argile'. Un candidat a été autorisé à se présenter à la 2^{e} session de tir en septembre (4 disciplines).

Un certificat attestant la réussite à toutes les épreuves de l'examen de chasse a été délivré à 18 candidats (dont 6 candidats ayant réussi une ou deux épreuves de l'examen pendant les années précédentes).

Des 11 candidats admis à participer à la deuxième session de l'épreuve de tir, tous se sont présentés, 10 candidats ont réussi les différentes disciplines, 1 candidat, soit 4,0 % des candidats présents à l'épreuve de tir, a été refusé.

Un certificat attestant la réussite à toutes les épreuves de l'examen de chasse a été délivré à 28 candidats (dont 9 candidats ayant réussi une ou deux épreuves de l'examen pendant les années précédentes).

12.4. Les arrondissements

12.4.1. L'Arrondissement Nord

- Exploitation des coupes et ventes de bois

Le volume global exploité lors de l'exercice 2009/2010 se chiffre à 31.200 m³ dont 3.600 m³ de feuillus, ce qui correspond à un volume exploité de +/- 5,25 m³/ha/an, soit une hausse de 41% par rapport à l'année précédente. Cette hausse du volume exploité s'explique partiellement par la réalisation des coupes vendues des années précédentes et surtout par les dégâts de chablis du 28 février 2010, représentant un volume de plus de 10.000 m³.

En feuillus, les coupes se limitent principalement à la réalisation de bois de trituration et du bois de chauffage dont la demande s'équilibre à un niveau fort élevé.

Après la crise économique, le marché du bois a repris en octobre 2009. Et malgré la tornade du 28/02/10 qui a provoqué des dégâts de chablis non négligeables dans la grande région,

les prix n'ont guère été influencés et ils se sont équilibrés à un haut niveau durant toute l'année.

Si en 2009, le prix moyen du bois vendu à l'arrondissement s'élevait à 46,5 €/m³ TTC, ce prix a connu une forte hausse en 2010, à savoir 54,08 €/m³ TTC, soit une augmentation de 16 %! La totalité des recettes en provenance des ventes de bois en 2010 s'élève ainsi à 1.687.000 €.

Le prix moyen du résineux s'élève à 55,11 €/m³ TTC, celui du bois feuillus à 47,33 €/m³ TTC. Il faut avouer que ces prix ne reflètent pas la différence de la vente sur pied et de la vente de bois bord de route.

Toutefois, lors de la vente de bois résineux au mois d'octobre, 11.000 m³ de bois ont été vendus dont 50 % sur pied et 50 % en prévente. Le prix moyen pour la vente sur pied s'élevait à 50 €/m³ alors que celui de la prévente à 60 €/m³. Il s'agissait principalement de coupes d'éclaircie (80 %).

- Bois de chablis

Alors que les dégâts de chablis de la tornade du 28 février 2010 étaient plutôt épars, le volume global des dégâts dépasse les 10.000 m³, soit la moitié de la production annuelle moyenne de l'arrondissement. Les coupes rases de grandes étendues qui s'ensuivent généralement après une telle tornade sont heureusement restées l'exception.

- État sanitaire des forêts

Suite à une année fraîche et pluvieuse, les populations de bostryches n'ont pas pu se développer. Les dégâts se limitent à quelque 1.500 m^3.

- Régénération, plantation, travaux culturaux

Les plantations sur coupes rases sont très limitées. En fait, cette méthode est uniquement appliquée dans le cadre du reboisement de parcelles où l'ancien peuplement a dû céder soit pour des raisons sanitaires, soit pour des raisons écologiques (fonds de vallées). Pour le restant, les plantations ont été réalisées sous couvert.

Au total, une superficie de quelque 8 ha a été reboisée et ceci principalement à l'aide de feuillus, 25.400 feuillus contre 2.150 résineux. Les travaux de dégagement ont été réalisés sur une superficie de 63 ha. La régénération naturelle a été assurée sur 9 ha.

- Pépinière

La seule pépinière de l'arrondissement est située au Burgfried et s'étend sur une superficie de 20 ares. Les semences utilisées sont principalement originaires de la forêt soumise. Outre la production de plants d'essences primaires, tel le hêtre, le chêne ou le frêne, les responsables du service s'adonnent à la production d'essences arbustives dont les semences sont d'origine autochtone en vue de créer de nouvelles haies.

- Travaux d'amélioration

Les travaux de nettoiement dans les fourrés des régénérations naturelles s'imposent de plus en plus (125 ha en 2010). Comme la régénération naturelle a été largement favorisée durant les deux dernières décennies et suite à une transformation d'une partie des peuplements résineux en peuplements feuillus, ce type de travail domine la prochaine décennie. Comme

ces interventions favorisent collectivement les sujets d'avenir, il importe que ces travaux soient exécutés par un personnel averti.

- Voirie

Vu le terrain accidenté et la desserte déficiente de l'Oesling, la planification et la construction de nouveaux chemins forestiers, voire la réfection et l'empierrement de chemins existants, présentent une tâche de premier ordre de l'arrondissement. Ceci vaut aussi bien pour la forêt soumise que pour la forêt privée.

C'est dans ce contexte qu'il faut également voir l'initiative de l'Office National du Remembrement (ONR) qui propose dans plusieurs régions du pays des remembrements forestiers. Pour garantir le succès de ces projets, l'ONR travaille en étroite collaboration avec l'Administration de la nature et des forêts. Pour ce faire, l'Arrondissement Nord dispose d'un employé dans la carrière de l'ingénieur engagé à mi-temps.

Dans le cas du remembrement forestier dans la commune du Lac de la Haute-Sûre l'arrondissement a surveillé en 2010 les travaux de construction de quelques 6.000 mètres courants de chemins forestiers. Faute de conditions climatiques défavorables, il reste encore 11.000 mètres courants de chemins forestiers à achever en 2011. L'arrondissement a réalisé également ensemble avec l'ONR le projet de voirie de quelques 47 kilomètres de chemins forestiers dans le cadre du remembrement forestier dans la commune de Winseler.

En dehors des projets de voirie dans le cadre du remembrement forestier, l'arrondissement a réalisé 18 projets de voirie forestière d'une longueur totale de 16.850 mètres courants pour un montant de 412.650 €.

Après quelques projets pilotes les années précédentes, l'arrondissement s'est adonné à la construction de ponts en bois dans le cadre de la réalisation de voirie forestière. Contrairement à la mise en place traditionnelle de buses en béton armé renforcées avec des grosses têtes de buses pour surmonter un passage difficile (vallée étroite, cours d'eau, petite rivière), la mise en place d'un pont assure un libre écoulement des eaux et un libre passage à la faune sauvage.

L'expérience a montré que la portée de ces ponts peut être étendue jusqu'à quelque 12 m tout en garantissant le passage de poids lourds (min 44 t).

Ainsi, cette solution a permis de surmonter des obstacles telle une rivière de l'envergure de la Wiltz.

Au total 7 projets ont pu être réalisés en 2010 dont 4 pour le remembrement forestier et 1 dans le cadre du projet LIFE « moule perlière ». Une analyse des prix relève que les coûts pour la construction d'un pont en bois par rapport à la solution traditionnelle à l'aide de buses sont 10 à 20 % plus élevés. Cependant, l'écart est inversement proportionnel à l'envergure du projet.

Le prix moyen pour une portée de 5 m peut être estimé à 10.000 €. Le prix moyen pour une portée de 12 m peut être estimé à 20.000 €. La durabilité de la plateforme peut être estimée à +/- 20 ans, les montants sont construits à l'aide de pierres cyclopéennes couvertes d'un béton d'ancrage.

- Travaux subventionnés

Durant l'année 2010, le nombre de dossiers traités s'est élevé à 907, soit une moyenne de 82 demandes traitées par triage. 247 nouvelles demandes ont été réceptionnées. Des

recommandations ont été élaborées pour 268 dossiers. 323 procès-verbaux ont été finalisés et 69 dossiers de demandes de subventions ont dû être refusés.

Sur 323 procès-verbaux réalisés durant l'année 2010, 301 dossiers traitaient de travaux forestiers et 22 dossiers traitaient de projets de la conservation de la nature. Outre les travaux de construction de chemins forestiers et les travaux de débardage au cheval, les travaux forestiers subventionnés s'étendaient sur une superficie de 215 ha.

Au total, quelque 315.000 € de subventions ont été liquidées par le bureau de l'arrondissement nord dont 28.000 € étaient réservés aux projets de conservation de la nature. Ceci représente une très légère hausse par rapport à 2009 (1%).

Quant aux travaux subventionnés dans le domaine forestier, il faut relever que l'arrondissement travaille en étroite collaboration avec le « Lëtzebuerger Privatbësch » (ancien Groupement des Sylviculteurs). Dans le cadre du projet Interreg IVA Regiowood, différents projets de voirie forestière et d'éclaircies collectives sont réalisés avec le soutien de l'arrondissement nord.

A chaque fois que l'occasion s'apprête, le personnel de l'arrondissement soutient les propriétaires dans la gestion de leur forêt. Dans le cadre des remembrements forestiers, le service travaille en étroite collaboration avec l'ONR, notamment pour la mise en place de nouveaux chemins forestiers.

Dans le domaine de la conservation de la nature, il existe une étroite collaboration avec la HFN et les stations biologiques, ceci surtout dans le cadre de l'exécution des Plans verts.

- Dégâts de gibier

Le nombre de dossiers des dégâts de gibier sur les terrains agricoles a augmenté de 8% par rapport à 2009, 309 contre 286 dossiers, alors que la surface endommagée a diminué. 87 ha contre 132 ha en 2009. La moyenne des dossiers par triage s'élève donc à quelque 28 dossiers.

La moyenne décennale s'élève à 96 ha, répartis sur 278 dossiers, soit 34,5 ares de dégâts en moyenne par dossier.

Quant aux dégâts de cerfs en forêt, 6 dossiers ont été clôturés, présentant au total une valeur de dégâts de quelque 13.000 €.

Un dossier de dégât causé par le blaireau a été introduit.

- Conservation de la nature

(1) Suivi de projets de conservation de la nature

Depuis 2010, l'arrondissement a repris l'entièreté de l'exécution des projets d'agriculture extensive sur son territoire. Près de 160.000 € ont été investis dans ce domaine. Il s'agit principalement de la construction d'abris pour bétail et de l'installation de clôtures. Les principaux travaux ont été exécutés en 2010 pour le compte de deux exploitations agricoles (3 abris et quelques kilomètres de clôtures). Des aménagements rudimentaires ont également été érigés sur des terrains domaniaux près de Mertzig.

Un certain nombre d'études ont été financées par l'arrondissement. Il s'agit notamment du monitoring et de la chronique du pâturage itinérant ovin de la famille Weber ainsi que du monitoring des jachères florales à Dellen suite au remembrement agricole.

L'arrondissement s'est également investi dans divers projets Interreg (désenrésinement des fonds de vallée, Life-loutre, Life-moule perlière, Life-nard raide (Borstgrasrasen)), tant au niveau de l'élaboration, de la collaboration avec les partenaires que de l'exécution sur le terrain.

Le cadastre des haies et des arbres a été réalisé dans la commune de Munshausen. Près de 70 kilomètres de haies ont ainsi pu être encodés. Ces données seront très utiles pour la préservation de ces éléments structurant de notre paysage et à haute valeur écologique.

(2) Protection, entretien et restauration des habitats en général et gestion des zones protégées en particulier

Les zones protégées suivantes ont fait l'objet de mesures de gestion concrètes : Fooschtbaach, Lukeschbaach, Breidfeld-Hollermillen, Ramescher, Sauerwisen, Neiwis, Bréichen, Bruch, Troine, Op Baerel, Troisvierges-Cornelysmillen, Déifferbour, Irich, Vallée supérieure de l'Our et Vallée de la Wiltz.

Voici un aperçu des mesures de gestion appliquées aussi bien dans ces zones précitées que pour les autres habitats à haute valeur écologique (avérée ou potentielle) : pâturage extensif (bovins ou ovins), fauchage (avec ou sans évacuation des rémanents), mise en place et entretien de clôtures, entretiens de pelouses à nard raide (Borstgrasrasen) et de landes à callune, enlèvement du recru de la végétation arbustive etc.

Une grande partie de ces travaux a été réalisée par le CNDS (Comité national de défense sociale) et la Fondation Hëllef fir d'Natur.

Divers travaux ponctuels ont été effectués au niveau d'arbres remarquables (expertises et tailles) ainsi que des haies (tailles).

- Contacts internationaux

En mai, l'arrondissement a accueilli l'université de Fribourg pour une visite guidée de deux journées dans l'Oesling. Les thèmes se concentraient sur la gestion antérieure et future des taillis de chênes, la gestion des forêts touchant au Lac de la Haute-Sûre et les activités pédagogiques de la « Maison de la Forêt ».

Durant la même période, les responsables du centre Burfelt ont accueilli quelque 60 étudiants en provenance de l'UE et ceci dans le cadre du « 9th Eu Forestry skills ».

En octobre, deux préposés forestiers de l'arrondissement ont participé au 5e congrès européen « Forest Pedagogics EU » à Lahti en Finlande.

- Manifestations régionales

D'un côté, il faut relever les maintes journées en forêt avec les diverses écoles régionales. Ces journées quasiment institutionnalisées sont à chaque fois organisées par le préposé territorialement compétent et en collaboration avec les collègues des triages adjacents.

D'autre part, plusieurs triages organisent des ventes locales de bois de chauffage.

En mai, les responsables régionales ont aidé à organiser le « Loufest am Kiischpelt », manifestation traditionnelle dont le thème est l'écorçage dans le taillis de chêne et les produits qui en résultent.

- Centre d'accueil et sensibilisation du public

Le centre d'accueil de l'arrondissement nord est synonyme avec la « Maison de la Forêt » du Burgfried sis au sein du Parc Naturel de la Haute-Sûre. Cette institution cherche de son égal dans le pays. Son but est d'informer le public tant sur l'écosystème forêt, son importance pour l'homme, voire pour l'environnement, que sur sa gestion sylvicole.

En 2010, le Centre comptait quelque 7.000 visiteurs, dont 62 visites guidées. Si le nombre total des visiteurs reste plutôt constant, il faut relever que le nombre des visites guidées avec au total 1.168 personnes a quasi triplé.
Les visites guidées comportaient uniquement des activités pédagogiques réalisées presque exclusivement en collaboration avec les enseignants des écoles primaires. La diversité des contacts souligne l'intérêt national de ce Centre. Un relevé détaillé des visites peut être consulté en annexe.

- Activités diverses des responsables de l'arrondissement

Outre les travaux de routine, les responsables se sont engagés à plusieurs niveaux, à savoir :

- Au niveau des dossiers de demande d'autorisation dans le cadre de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, l'arrondissement a réceptionné et traité 468 nouvelles demandes en 2010. 135 anciennes demandes (2006-2009) ont également été clôturées durant l'année écoulée. Les 600 dossiers traités ont exigé une dépense importante en temps et énergie. Une collaboration plus étroite entre les responsables de l'arrondissement et les préposés forestiers dans ce domaine a permis une meilleure gestion des dossiers.
- Réalisation de diverses expertises, respectivement la présence à diverses ventes immobilières en vue d'arrondir le domaine forestier de l'État. En 2010, l'État a acquis pour l'arrondissement des domaines 30 ha de forêt, regroupés sur 16 dossiers et présentant une valeur monétaire de quelque 386.000 €.
- Organisation de visites guidées
- Dans le cadre du remembrement forestier, suivi de plusieurs projets de chemins forestiers représentant une longueur totale de 40.000 mètres
- Expertises réalisées au profit de l'Enregistrement et Domaines et des communes
- Réunions de concertation avec les sapeurs pompiers en vue de coordonner les efforts entre les divers acteurs
- Diverses réunions dans le cadre du remembrement forestier à Harlange

- Activités diverses des préposés forestiers

Outre leurs missions habituelles, il faut relever les activités avec les diverses écoles régionales durant l'année et plus spécifiquement dans le cadre de la journée de l'arbre ainsi que la prise en charge d'un nombre croissant d'étudiants du Lycée Technique Agricole d'Ettelbruck (17 étudiants) absolvant une partie de leurs périodes de stage au sein des triages.

Il est à noter que le succès du Centre de Découverte de la Forêt base principalement sur l'engagement des deux préposés de triage affectés au site. Or, vu le nombre croissant de leurs tâches, une gestion convenable du Centre s'avère de plus en plus difficile. Partant, et afin de suffire aux désirs des visiteurs et d'assumer de manière optimale les tâches en relation avec la gestion d'un tel centre, il faudra prévoir une augmentation de personnel qualifié sur le site.

Actuellement, une partie de ces tâches est assurée par des étudiants. De même, les responsables ont de plus en plus recours à des guides externes.

12.4.2. L'Arrondissement Est

- Exploitation des coupes

Le volume exploité pour l'exercice 2010 s'élève à 51.874,10 m^3 dont 36.053,08 m^3 de feuillus et 15.821,01 m^3 de résineux.

Il s'est avéré que la vente sur pied et la prévente de résineux représentent des modes d'exploitation très rationnels et rentables.

- Vente de bois

Lors de 8 soumissions le bois vendu a rapporté 1.612.650,04 EUR TVA incluse.

En 2008, 2009 et 2010 l'ANF a livré 2.531,27 m^3 de gros diamètres de résineux pour la construction du pavillon luxembourgeois de l'exposition universelle à Shanghai. Ce volume représente une valeur de 215.000,00 EUR. Le bois provenait des forêts domaniales.

- Bois de chablis

Lors de la tempête du 28 février 2010, 6.480 m3 sont tombés en chablis dont 4.870 m3 de résineux et 1.610 m3 de feuillus.

- État sanitaire de la forêt

Les forêts occupant les sols lourds ne se sont toujours pas remis des suites de l'été torride de 2003. De plus, la pénurie d'eau des deux dernières années durant les périodes de végétation n'a pas amélioré la situation. L'inventaire des dégâts occasionnés par la pollution atmosphérique en relation avec d'autres facteurs a révélé un manque de feuillage considérable. Hêtres et chênes semblent souffrir de la même manière.

- Régénération, plantation, travaux de culture

Suivant les principes d'une sylviculture proche de la nature, les forêts sont régénérées de préférence de façon naturelle. Ainsi une surface d'une trentaine d'hectares a été mise en lumière et la végétation adventice enlevée.

La plantation est utilisée pour compléter la régénération naturelle, pour en augmenter la diversité, pour procéder au reboisement de parterres de coupes dévastés ou bien pour regarnir des surfaces incomplètes. Ainsi 17.410 feuillus et 1.700 résineux ont été plantés en 2010.

- Pépinières

Dans la pépinière domaniale de Flaxweiler d'une surface de 2,30 ha 22.852 feuillus et 5.770 résineux ont été inventoriés. Au courant de l'année, 30.000 plants ont été repiqués.

Dans la pépinière domaniale de Waldhof d'une surface de 2,00 ha 30.000 feuillus ont été inventoriés. Au courant de l'année, 2.000 plants ont été repiqués.

Au total 37.675 jeunes plantes ont été remises aux clients pour être plantées majoritairement en forêt soumise. Des semences d'un poids de 140 kg ont été collectées. Elles proviennent soit de peuplements forestiers de qualité autochtones, soit d'essences arbustives.

- Voirie forestière

Différents chemins forestiers ont été construits en forêt communale sur une longueur de 9.780 m et en forêt domaniale sur une longueur de 2.660 m. Ceux-ci ont été complétés par l'aménagement de layons de débardage.

- Dégâts de gibier

D'un côté nous nous trouvons en face d'une surpopulation générale de chevreuils et de sangliers. De l'autre côté nous procédons à une importante régénération de la forêt et à un mélange des essences. Cette situation engendre des dégâts d'abroutissement évidents. Nous essayons de les réduire au mieux en ayant recours à différentes techniques de protection tel les clôtures, les cages de protection, et, depuis peu, le ruban adhésif. Cette méthode peut être appliquée rapidement, elle est efficace et ne représente qu'un coût très réduit.

Des clôtures ont été installées dans les triages de Betzdorf, Biwer et Mompach sur une longueur de 1.000 m. Elles servent de protection mais également de contrôle de l'impact des dégâts occasionnés par le gibier.

En contrepartie de vieux enclos d'une longueur au total de 420 m ont été enlevés dans le triage de Biwer.

- Conservation de la nature

En 2010 le nombre de dossiers CN traités par le personnel de l'Arrondissement Est s'est élevé au nombre de 353.

Plusieurs projets de pâturage extensif ont été accompagnés et entamés par l'arrondissement EST, à Junglinster, Schengen « Kuebendellchen » et Mensdorf.

Des lisières de forêts ont été créées et entretenues :

- dans le triage de Biwer aux lieux-dits Haard (80 m) et Kummerbësch (200 m),
- dans le triage de Canach aux lieux-dits Haardt (650 m) et Route de Mensdorf (1.250 m),
- dans le triage de Dalheim au lieu-dit Buchholz (500 m),
- dans le triage de Flaxweiler au lieu-dit Lampecht (0,2 ha),
- dans le triage de Manternach aux lieux-dits Berbourgerwald et Haes (500 m),
- dans le triage de Remich au lieu-dit Neisbësch (500 m),
- dans le triage de Roodt/Syre aux lieux-dits Bergerbusch et Lampertsbësch,
- dans le triage de Schengen au lieu-dit Scheierbierg (300 m) et
- dans le triage de Wormeldange aux lieux-dits Gostinger Bësch (300 m) et Meechtemer Bësch (300 m).

Des haies ont été plantées, restaurées ou entretenues sur une longueur totale de 1.500 m. Ces travaux se sont déroulés dans les triages de Biwer aux lieux-dits Hafferbierg et Hiehl, de Dalheim au lieu-dit Heedscheier, de Manternach, de Mompach au lieu-dit Op de Mauren, de Roodt/Syre, de Schengen et de Wormeldange au lieu-dit Roudentrausch.

Des vergers ont été créés, des arbres fruitiers ou bien des arbres solitaires plantés et entretenus à Brouch/Biwer, à Eschweiler, à Flaxweiler au lieu-dit Laanaecker, à Berbourg, à Mertert au lieu-dit Boxbierg et à Remerschen et Wintrange au lieu-dit Haff Réimech. Le nombre d'arbres mis en place ou restaurés s'élève au nombre de 300.

A Dalheim au lieu-dit Ale Weier une zone humide d'une surface de 1 ha a été entretenue. A Wintrange au lieu-dit Haff Réimech un étang a été aménagé et une roselière a été réaménagée sur une surface de 2,75 ha. A Burmerange au leiu-dit Tunnel Markusbierg une surface naturelle avec haies, zones humides et 2 étangs a été aménagée. De plus, dans le triage de Schengen, durant 56 jours de travail, 3.545 oiseaux y ont été bagués. D'anciens vignobles ont été entretenus dans le triage de Wormeldange.

Des pelouses sèches ou maigres aux lieux-dits Groebierg de la commune de Junglinster et Fuussebierg de la commune de Grevenmacher ont été entretenues à l'aide d'un pâturage extensif (6,5 ha). Des pelouses sèches et sites comparables d'une surface de 6 ha ont été entretenus sur le territoire de la commune de Grevenmacher au lieu-dit Kelsbach et sur le territoire de la commune de Schengen au lieu-dit Kléibierg.

Les services compétents ont investi beaucoup de leur temps dans l'entretien de la Zone Habitats classé au niveau européen et située dans la vallée de la Syre. L'ancien lit de la Syre a été nettoyé en vue du ravitaillement en eau de 3 étangs et l'installation de l'infrastructure récréative a été suivie par des mesures favorisant le pâturage extensif. Tous ces travaux sont dirigés par les universités de Fribourg et de Hambourg et ont lieu en collaboration avec les administrations de la Gestion de l'Eau et des Services Techniques de l'Agriculture et avec le soutien de l'administration communale de Betzdorf.

Des travaux à réaliser dans le cadre de remembrements agricoles, viticoles ou forestiers (p.) ont eu lieu ou bien se déroulent à Biwer (Wäissaerd et Wangertsbierg), Mertert (Langsur), Stadtbredimus (Primerbierg-Déiffert), Remerschen et Schwebsange (Lëtschbierg). Les dossiers CN y relatifs sont traités par nos services. Des visites des lieux, de nombreuses réunions avec les administrations concernées font partie de nos tâches. Les conditions imposées dans les autorisations ministérielles sont contrôlées au fil de leur exécution sur le terrain.

- La forêt, lieu de loisir

Des sentiers pédestres et des chemins à vocation récréative ont été entretenus dans les communes de Betzdorf, Biwer, Bous, Burmerange, Dalheim, Flaxweiler, Grevenmacher, Lenningen, Manternach, Mertert, Mompach, Mondorf, Remich, Schengen, Stadtbredimus, Waldbredimus, Wellenstein et Wormeldange. La longueur des chemins surveillés et entretenus dépasse les 125.000 m.

Des sentiers fitness et les sentiers didactiques Haard (Canach), Am Brill (Betzdorf), Grossfooscht et Kelsbaach (Grevenmacher), Syrdall (Manternach et Mertert), Gewännchen-Jongebësch (Remich), Riederbësch (Betzdorf), Haff Réimech, RFI Grouf, Stroumbierg, sentier Kuebendällchen et alentours (Remerschen, Schengen, Wintrange), Am Gaa et Pellembierg (Wormeldange) ont été soigneusement entretenus sur une longueur dépassant 70.000 m.

Tous les sentiers sont équipés d'installations de loisirs fabriqués pour la plupart dans nos ateliers : bancs, tables, poubelles et panneaux. Il y a lieu de mentionner tout particulièrement les aires de repos aménagés aux lieux-dits Haard, Rangels et Widdebierg (Betzdorf et Flaxweiler) et Am Brill (Betzdorf), an der Fels et Grossebësch (Grevenmacher), aux alentours des localités de Manternach et Mertert, au Riederbësch et au Kiem (Betzdorf), au

Haff Réimech (Schengen) ainsi que le long des sentiers touristiques de Flaxweiler et de Wormeldange.

Les accotements de la piste cyclable de Luxembourg à Echternach ont été entretenus. Il en est de même pour la nouvelle piste cyclable Janglis Bunn d'Ellange à Wellenstein. Un contrôle de sécurité régulier de la piste cyclable a eu lieu entre Flaxweiler et Lenningen sur une longueur de 3.900 m. Le circuit VTT Wormeldange (communes de Flaxweiler et Wormeldange) a été entretenu sur une longueur de 24.500 m.

La piste équestre Dalheim-Heedscheier-Medingen-Syren a été entretenue sur une longueur de 2.000 m.

- Contacts internationaux

En collaboration étroite avec l'ONF de France et le service de l'Aménagement des Bois, un projet pratique d'irrégularisation de vieilles futaies feuillues a eu lieu à Betzdorf. Le programme mis en marche vise le maintien des arbres de tous les diamètres et tend à garantir un couvert permanent à l'aide de différentes essences de tous les âges. Si le projet réussit, il sera possible de transformer au fil des décennies des peuplements dits équiens en futaies irrégulières.

L'aménagement des jardins à graines visant à maintenir la biodiversité et notamment à garantir la survie de différentes espèces de sorbiers, de pommiers et de poiriers sauvages, de tilleuls et d'ormes a été poursuivi. Ces activités se déroulent en étroite et permanente collaboration avec les collègues allemands de la station de recherche de Trippstadt.

Certaines forêts de l'arrondissement ont été certifiées au courant des années 2005 à 2010. Les systèmes de certification FSC et PEFC actuellement en vigueur garantissent l'origine conforme des bois récoltés et attestent notamment qu'une gestion durable des forêts a lieu. Aux fins de pouvoir donner des garanties, une chaîne de contrôle est installée par les 2 systèmes. En effet, le bois doit être produit et géré selon les règles de l'art et selon les critères définis, et chaque entreprise travaillant et revalorisant le bois est contrôlé à son échelon. Et les entreprises relayent les efforts accomplis jusqu'au consommateur. La certification doit obtenir et apporter la garantie que « ses » produits proviennent de forêts certifiées. Aux fins d'atteindre ce but, des contrôleurs externes venant d'Allemagne ont procédé par échantillonnage et ont exercé le contrôle de certaines forêts domaniales et communales de l'arrondissement.

Le chef d'arrondissement a assisté à une réunion publique du « Waldbauverein Trier/Saarburg » portant sur le sujet « Privatwald im Mittelpunkt – Chancen zur Holzmobilisierung ».

Pendant 2 journées il a également participé à Fribourg (D) au colloque ayant pour thème « Bioenergie – Chance oder Bedrohung für die Forst- und Holzwirtschaft ».

Le chef d'arrondissement a participé à l'excursion à Siebenbornweiher (D) lors de laquelle la biodiversité de la « RFI Himbeerberg » a été mise en évidence.

- Manifestations régionales

Les préposés forestiers ont organisé ensemble avec les édiles locaux la « Journée de l'Arbre ».

Les préposés forestiers ont organisé 150 excursions guidées.

Le centre d'accueil A Wiewesch à Manternach profite d'un intérêt accru du personnel enseignant, qui utilise cette nouvelle infrastructure pour accéder aux sites naturels et pour porter les techniques d'antan à la connaissance des élèves. 500 élèves ont pu procéder durant la saison des fruits à la récolte de pommes tombées par terre. Par la suite, les élèves ont eux-mêmes activé un pressoir à fruits pour produire leur propre jus de pommes. Le préposé forestier et les ouvriers du triage de Manternach ainsi que les préposés forestiers du triage de Flaxweiler et Mompach ont activement contribué à cette action.

Il y a lieu de mentionner tout particulièrement la quarantaine de visites guidées dans la réserve naturelle Haff Réimech.

Les préposés forestiers ont organisé sur base du bénévolat de la population le ramassage d'ordures déposées clandestinement dans la nature. Ces détritus d'origines diverses ont été ramassés en zone verte ainsi que le long des routes, rues et chemins en général. A ces fins des équipes de travail ont dû être composées. Celles-ci sont formées de citoyens de la commune, des membres des différentes associations, du syndicat d'initiative avec la participation des ouvriers forestiers et communaux.

Lors de ventes locales, parfois accompagnées d'une « Lietsch », les préposés ont vendu du bois de chauffage exploité dans les forêts communales.

L'arrondissement Est a organisé la journée « En Dag mam Fierschter an der Natur » au profit de 37 classes primaires de 21 communes. Le nombre des élèves inscrits s'est augmenté de 203 en 2002 à 328 en 2003 pour aboutir à 622 en 2010. Pour l'instant nous ne sommes plus à mêmes d'accepter d'avantage d'écoliers intéressés à une participation. En tous cas, il est prévu pour les années à venir de maintenir cette journée à notre programme et de garder les nombre des inscriptions au niveau atteint.

Un voyage sur et le long de la Moselle a eu lieu ensemble avec le personnel dirigeant de l'Administration des Ponts et Chaussées aux fins de se concerter quant à l'aménagement des rives du fleuve ainsi que de la plaine alluviale.

- Divers

Depuis 7 années déjà le centre de ramassage de cadavres de sangliers de Berbourg est géré par le préposé du triage de Manternach. Dans le cadre de la lutte contre la peste porcine, des échantillons sont pris sur les animaux abattus et un relevé en est établi. Celui-ci retient les données relatives aux sangliers et aux chasseurs aux fins d'octroyer le subside prévu pour l'abattage de ces animaux. Cette prime a été supprimée au courant de 2008. La gestion de ce centre exige beaucoup d'organisation et se fait en collaboration avec le Service de la chasse et le Service vétérinaire du ministère de l'Agriculture. Ces activités se trouvent sous la surveillance des services des Institutions Européennes à Bruxelles. En moyenne 300 sangliers abattus et 300 autres animaux morts pour la plupart lors de collisions avec des voitures sont collectés et éliminés chaque année. Souvent le gibier blessé doit être achevé par les préposés forestiers qui peuvent alors être appelés à l'action jours et nuits. Une centaine de sorties a eu lieu en 2009.

La procédure d'information et de classement des forêts Hierberbësch (Mompach), Fiels (Manternach), Reef (Wellenstein) et Grouf (Schengen) en réserves forestières intégrales (RFI) a été poursuivie.

Les communes de Betzdorf, Junglinster, Mompach et Stadtbredimus ont installé des chauffages à copeaux de bois. Le volume de bois consommé atteint annuellement entretemps les 2.000 m3/5.000 SM. La logistique fait partie du travail des préposés qui organisent l'abattage des bois, leur façonnage, le transport jusqu'à l'entrepôt, la

transformation en copeaux, leur stockage avec dessiccation et finalement le transport jusqu'à la chaufferie.

L'élaboration des plans d'aménagement des forêts communales de Bous, Flaxweiler et Mompach a entraîné une vingtaine de réunions de concertation et de visites des lieux avec les bureaux d'études, les préposés et le chef de arrondissement.

La procédure commodo-incommodo a été lancée pour les bâtiments de l'Etat situés au Buchholtz et au Potaschhaff. Il en est de même pour les bâtiments loués par l'Etat à Berbourg. Ces travaux nécessitent une étroite collaboration entre l'Administration des Bâtiments Publics, l'Administration de l'Environnement, l'Inspection du Travail et des Mines, les communes respectives, le bureau d'études et les Eaux et Forêts.

12.4.3. L'Arrondissement Sud

- Sylviculture

La gestion durable des forêts soumises au régime forestier ainsi que la surveillance des travaux exécutés dans les forêts privées avec l'aide de l'État figurent parmi les attributions de l'arrondissement et de ses triages.

(1) Exploitation des coupes

En 2010 l'Arrondissement Sud a exploité 18.250 m^3 de bois. Les exploitations effectuées peuvent être ventilées de la manière suivante selon le propriétaire :
État : 1.192 m^3 feuillus et 801 m^3 résineux ;
Communes : 12.352 m^3 feuillus et 3.872 m^3 résineux ;
Établissements publics : 33 m^3 feuillus.

Les travaux d'exploitation ont été entravés par les fortes chutes de neige du mois de décembre.

(2) Ventes de bois

L'Arrondissement Sud a participé à trois ventes nationales de bois de feuillus qui se sont tenues en date du 17/02/2010, 24/03/2010 et 14/04/2010.

D'autre part, deux ventes régionales de bois de résineux ont été organisées le 30/04/2010 respectivement le 13/07/2010.

(3) Bois de chablis

Le 28 février 2010 notre pays a été touché par de fortes tempêtes, dont la vigueur était hors du commun. Sur le territoire de l'Arrondissement Sud ont pu être constatés des chablis de surfaces restreintes ainsi que des chutes d'arbres isolés. En total, 1.120 m3 de feuillus et 525 m3 de résineux sont tombés en chablis, et ceci majoritairement dans les triages de Luxembourg, Roeser et Clemency.

(4) État sanitaire de la forêt

Si l'Arrondissement Sud a été épargné en 2010 par des grandes épidémies de pathogènes, la lutte contre le bostryche s'est traduit par des interventions locales limitées.

(5) Régénération, plantation, travaux de culture

En total, 11.405 individus de feuillus et 1.500 individus de résineux ont été plantés en 2010. A coté des plantations, les travaux de culture se sont également concentrés sur 49,6 ha de régénération naturelle feuillus.

(6) Pépinières

Actuellement, aucune pépinière n'est exploitée sur le territoire de l'Arrondissement Sud.

(7) Travaux d'amélioration

En 2010, 73,50 ha ont subi des travaux de dégagement, tandis que des travaux de nettoiement et d'éclaircies ont été effectués sur une surface de 179,75 ha respectivement 182 ha. Une grande partie des travaux se sont focalisés sur l'aménagement des layons de débardage.

(8) Voirie

Dans l'enceinte de l'Arrondissement Sud, sept projets de nouveaux chemins ou de réfections ont été réalisés sur une longueur totale de 2.650 m (1.300 m en forêt domaniale, 1.350 m en forêt communale).

(9) Travaux forestiers subventionnés

Les travaux forestiers suivants ont été subventionnés en 2010 (6 demandes) :

- soins aux jeunes peuplements : 371,2 ares,
- reboisement hêtre/chêne : 550 ares,
- construction chemin forestier : 2.000 m,
- prise en charge des frais d'acte.

- Chasse

L'exécution des dispositions légales et réglementaires dans le domaine de la chasse ainsi que la protection de la forêt contre le gibier font partie des missions de l'arrondissement.

(1) Dégâts de gibier, protections installées et contrôles relatifs à la chasse/pêche

En 2010, 161 dossiers concernant les dégâts causés par le gibier et portant sur une surface d'environ 87,4 ha, ont été traités par les triages respectifs.

La protection contre le gibier a été réalisée moyennant l'installation de 1.700 m de clôtures et moyennant l'application de protections individuelles sur une surface de 2,1 ha.

Les triages de l'arrondissement ont effectué 14 contrôles dans le domaine de la chasse/pêche.

- Conservation de la nature

La contribution à la mise en œuvre du Plan national concernant la protection de la nature, la mise en œuvre de concepts et de plans d'actions, la gestion des zones protégées, la protection, l'entretien et la restauration des habitats, la surveillance des travaux exécutés dans l'intérêt de l'amélioration de l'environnement naturel avec l'aide de l'État ainsi que l'exécution des dispositions légales et réglementaires en matière de la protection sont à compter parmi les attributions de l'arrondissement et de ses triages.

(1) Dossiers d'autorisation concernant la conservation de la nature

En matière de la conservation de la nature, 501 dossiers ont été traités en total par l'Arrondissement Sud et ses triages.

(2) Suivi de projets de conservation de la nature et gestion des zones protégées

L'Arrondissement Sud exécute le Plan National concernant la Protection de la Nature avec les différents plans d'action, les plans de gestion d'une quinzaine de zones protégées d'intérêt national ainsi que ceux des zones protégées d'intérêt communautaire (zones « habitats » et zones « oiseaux »). Parmi les projets de protection, d'entretien et de restauration d'habitats peuvent être énumérés entre autres : gestion des pelouses sèches et des anciennes minières, gestion du « Bongert Altenhoven », projet « Ackerrandstreifen », projets de pâturage extensif, rénaturation de cours d'eau…

En outre, l'Arrondissement Sud a procédé en 2010 à élaboration de 41 plans d'actions espèces/habitats spécifiques.

(3) Aménagement et création de biotopes

En 2010, 9 biotopes de 18,18 ha au total ont été créés ou aménagés sur le territoire de l'Arrondissement Sud.

(4) Travaux de conservation de la nature subventionnés

Trois demandes d'aide pour travaux de conservation de la nature suivants ont été traitées en 2010 par l'Arrondissement Sud. Il s'agissait dans tous les cas de travaux d'entretien ou de restauration d'arbres remarquables.

S'y ajoutent évidemment les dossiers du SICONA-Ouest, qui œuvre principalement sur le territoire de l'Arrondissement Sud.

- Relations avec le public

La vocation des forêts entourant les centres urbains – la capitale et les villes du bassin minier – évolue de plus en plus vers la récréation et la détente de la population régionale. La sensibilisation et l'information du public représentent ainsi une mission majeure de l'Arrondissement Sud et de ses triages.

(1) Infrastructures de loisir

Des travaux d'entretien des sentiers touristiques ont été effectués sur 417.700 m. En total, l'arrondissement et les triages ont consacrés 22.184 heures pour la création et l'entretien d'installations de loisir.

(2) Conseils et promotion des connaissances (espace naturel et forêt)

L'Arrondissement Sud entretient des contacts avec des propriétaires forestiers privés, normalement sur une demande individuelle. Les sujets de ces causes étaient constitués de conseils pratiques sur la construction de chemins forestiers, le choix des essences ou l'évaluation de travaux forestiers exécutés par des entrepreneurs privés.

Le nombre de conseils publics pour l'année 2010 s'élève à 156. Dans son rôle de formateur, l'Arrondissement Sud et ses triages ont accueilli 22 stagiaires du Lycée Technique Agricole ainsi que 11 élèves de différents établissements scolaires.

(3) Centres d'accueil

Le centre d'accueil « Ellergronn » est l'élément majeur de la sensibilisation du public. L'offre du centre renferme entre autres :

- une exposition interactive concernant la flore et la faune de la réserve naturelle « Ellergronn »,
- un sentier didactique d'une longueur de 3 km à travers la réserve naturelle « Ellergronn »,
- des visites guidées à travers le centre d'accueil et les réserves naturelles «Haard» et «Giele Botter»,
- des visites guidées des projets de conservation de la nature de la région et
- diverses activités pour les enfants et les jeunes.

Le personnel du centre a organisé en 2010, de concert avec le triage d'Esch/Alzette 194 activités et accueilli 6507 visiteurs.

(4) Activités d'information et de sensibilisation du public

Le chef de l'Arrondissement Sud ainsi que le préposé forestier du triage de Luxembourg ont participé au deuxième volet de la formation spécialisée de pédagogie forestière (« zertifizierter Waldpädagoge ») auprès de la Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft à Gmunden/Ort.

Dès lors, l'Arrondissement Sud dispose actuellement de deux pédagogues forestiers diplômés.

Les préposés de la nature et des forêts ont participé activement à l'éducation à l'environnement dans leurs communes spécifiques. Ils ont ainsi organisés plus de 146 visites guidées pendant l'année 2010.

De plus, l'arrondissement a participé, ensemble avec le groupement des sylviculteurs, à deux séances d'information du public organisée sur la place Guillaume II à Luxembourg-Ville.

De même les préposés de l'Arrondissement Sud ont garanti l'accueil du public lors de l'exposition hebdomadaire « Naturbesch – Eise Liewensraum » au Shopping Center Concorde.

- Manifestations régionales

L'Arrondissement Sud et les triages respectifs ont organisé des expositions à Dudelange, Differdange et Lasauvage présentant à un large public, et notamment aux classes scolaires, les principaux biotopes et espèces de la faune sauvage de la région.

- Contacts internationaux

Du 6 octobre au 8 octobre 2010, l'Arrondissement Sud a organisé, de concert avec le ministère du Développement Durable et des Infrastructures, l'atelier Eurosite "Les Gestionnaires de Sites Natura 2000 : leur rôle, leur profil et leur importance pour la nature en Europe". Cette manifestation a permis, d'un coté, la comparaison et l'étalonnage des approches dans différents pays à travers l'Europe et de l'autre coté, l'établissement des relations entre les gestionnaires de sites naturels et le personnel des services de soutien.

De plus l'Arrondissement Sud entretient des contacts étroits avec l'institut « Landespflege » de la « Albert-Ludwigs-Universität » de Fribourg en Brisgau qui se traduisent par une convention de collaboration entre les deux organismes ainsi que par la mise en route de nombreux projets en relation avec la gestion des anciens sites miniers.

12.4.4. L'Arrondissement Centre-Ouest

- Sylviculture

(1) Exploitation des coupes

Le volume exploité pour l'exercice 2010 s'élève à 78.242 m^3 sous écorce (30.058 m^3 feuillus et 48.184 m^3 résineux).

(2) Ventes de bois

Il existe toujours une demande importante de bois de chauffage, ainsi 1.676 m^3 de bois énergie en long et 2.407 stères de bois de chauffage ont été vendus à des particuliers. Un volume de 1.554 m^3de bois de qualité trituration a été réservé aux administrations communales exploitant un chauffage à copeaux.

Le volume de bois de trituration de hêtres et chênes vendu en 2010 s'élève à 6.369 m^3.

La recette totale du bois s'élève à 2.680.000 EUR TVA incluse. La moyenne par m^3 sous écorce est de 34,25 EUR TVA incluse. Le nombre de ventes publiques par soumission organisée par l'arrondissement et avec les autres arrondissements lors des ventes nationales s'élève à 7.

(3) État sanitaire de la forêt, chablis

Certaines coupes sanitaires ont été entreprises le long des routes et chemins publics. Le contrôle régulier des 130 km de routes traversant la forêt soumise du arrondissement forestier est indispensable et effectuée régulièrement ce qui est également une obligation pour les forêts certifiées FSC. Sur certaines stations forestières plus sèches les épicéas ont été attaqués par le bostryche. Les peuplements entr'ouverts sont également exposés aux vents dominants du sud-ouest et à l'ensoleillement ce qui provoque un dépérissement latent mais inévitable.

D'importants chablis ont été causés par la tempête Xynthia du 28 février 2010 dans les forêts soumises au régime de l'arrondissement et ceci surtout dans les triages de Bissen, Kopstal et Steinfort. Environ 22.000 m^3 de bois de chablis dont 20.000 m^3 d'épicéa ont été exploités et vendus.

(4) Régénération, travaux de culture

Le nombre de plants mis en terre s'élève à 20.125, soit 19.858 feuillus et 267 résineux avec une reprise des plants évaluée à 80 %. Les reboisements sont peu importants et en recul et la régénération naturelle de feuillus est la règle sous couvert selon les principes d'une sylviculture proche de la nature.

(5) Pépinières

Les pépinières de l'Arrondissement Centre-Ouest et particulièrement celle du Marienthal ont produit 13.460 plants feuillus et 200 résineux. 4.199 plants ont été sortis et mis à disposition des forêts domaniales ou vendus aux communes.

(6) Travaux d'amélioration

En ce qui concerne les travaux d'amélioration, les dégagements ont été effectués sur 99,81 ha et les nettoiements sur 180,05 ha.

(7) Travaux de voirie

La voirie forestière a été améliorée par terrassement et empierrement sur une longueur de 6.250 m en forêt communale (communes de Bissen, Hobscheid, Lintgen, Mersch, Lorentzweiler et Tuntange) et sur 1.000 m en forêt domaniale (domaine de Steinsel), ce qui fait un total de 7.250 m.

(8) Les subventions forestières

En 2009 cinquante-trois nouvelles demandes en subvention ont été introduites auprès de l'Arrondissement Centre-Ouest. 21 demandes concernaient des travaux de reboisement, 9 demandes concernaient des travaux de première éclaircie résineux et 8 demandes concernaient des travaux de construction de voirie forestière.

(9) La forêt privée

Les activités subventionnées en forêt privée reflètent que les travaux forestiers sont peu fréquents sur une superficie considérable d'environ 8.000 ha sur le territoire de l'Arrondissement Centre-Ouest. Cela peut s'expliquer également par le fait que certains travaux ne sont pas subventionnés sur des superficies inférieures à 50 ares. A la demande des propriétaires forestiers privés des conseils sont donnés par le service forestier local et par l'arrondissement.

(10) Dégâts de gibier

Les dégâts de gibier en forêt sont latents et peuvent être partiellement évités par des mesures de protection partielles ou par la construction de clôtures, ce qui était le cas pour une longueur totale de 600 m en forêt soumise. Presque 25 ha de plantations ont été traitées autrement pour éviter les dégâts de gibier en forêt.

Six dossiers d'estimation de dégâts de gibier en forêt privée sur une surface de 25,00 ha ont été signalés et traités en 2009.

Le nombre de dossiers de dégâts de gibier signalés et inventoriés sur les prés et les champs s'élève à 473 avec une surface de 131,87 ha de dégâts confirmés.

- Conservation de la nature

(1) Demandes d'autorisation CN

Du 1er janvier 2010 au 31 décembre 2010, l'Arrondissement Centre-Ouest a avisé 393 demandes d'autorisations.

De ces demandes, 277 sont déjà clôturées auprès du ministère du Développement durable et des Infrastructures. Pour illustration voici quelques données de demandes d'autorisation CN introduites en 2010 :

- construction agricoles (modification / extension / déménagement en zone verte) ;
- abattage d'un ou de plusieurs arbres ;
- manifestations (marches / courses / camps / concerts…) ;
- chemin rural / chemin forestier (réfection / aménagement) ;

- construction d'un abri (jardin/ bétail/ chevaux/ agricole/ abeilles) ;
- PAG / PAP ;
- assainissement des eaux usées (cours d'eau / sources / canalisations) ;
- transformation ; construction d'une maison unifamiliale ;
- dépôt temporaire de stockage de terres.

(2) Zones protégées

L'Arrondissement Centre-Ouest est gestionnaire de 6 réserves naturelles classées, à savoir :

- Fensterdall dans la commune de Boevange/Attert ;
- Telpeschholz dans la commune de Kehlen
- Sonnebierg dans la commune de Walferdange
- Léibierg dans la commune de Rédange et Préizerdall
- Pëttenerbësch dans la commune de Bissen et Mersch
- Biirgerkräiz dans la commune de Walferdange

Dans ces réserves un entretien régulier est assuré par les préposés forestiers. Dans les réserves naturelles « Telpeschholz » et « Sonnebierg », le troupeau de moutons du berger Weber de Stockem passe régulièrement pour brouter la pelouse sèche.

L'arrondissement a fait élaborer des plans d'aménagements pour les réserves suivantes :

- Plan de gestion Zone protégée ZH23 "Calmus-Hassel" ;
- Plan de gestion Zone protégée ZH38 "Hagen-Dréibrécken" ;
- Plan de gestion Zone protégée RD23 "Koerich-Mullenberg" ;
- travaux de gestion au niveau des mares de la zone Steinfort/Schwarzenhaff ;
- mesures à prendre dans l'intérêt de la conservation et de la gestion de zones humides dans la forêt "Rouscht" près de Mersch.

Ces plans ont été favorablement avisés par le ministère du Développement durable et des Infrastructures et qui seront exécutés dans les prochaines années.

(3) Dépenses

En 2010 un crédit de 135.000 € a été mis à disposition de l'Arrondissement Centre-Ouest. Une grande partie de ce crédit a été investie dans des projets de pâturage extensif avec l'installation de clôtures et d'abris agricoles. La promotion de ces projets a été réalisée avec l'installation de sentiers sur pilotis. En tout 87.410,85 € (65% des crédits mis à disposition) ont été investi dans des projets initiés par le service de la nature de la direction. De ce fait des travaux de gestion de réserves naturelles arrêtées par règlement grand-ducal n'ont pu être exécutés faute de moyens budgétaires. En 2010 l'arrondissement Centre Ouest a fait autoriser sept plans d'aménagement de réserves naturelles par le ministère, il faut maintenant veiller à ce que les crédits nécessaires soient mis à la disposition de l'arrondissement pour financer les mesures d'exécution.

(4) Subsides

Le service a clôturé 52 demandes de subsides pour des travaux de création et de restauration de biotopes, dont 36 demandes introduites par des communes.

Au cours de l'année les préposés forestiers accompagnaient régulièrement des classes scolaires en nature pour sensibiliser les élèves aux problèmes de conservation de la nature. Ils participaient également aux fêtes scolaires à la fin de l'année scolaire, aux journées de l'arbre et à la journée « En Daag an der Natur ».

Cinq agents de notre arrondissement participaient à une formation en Autriche pour se spécialiser dans le domaine « Waldpädagogik ». Ces cours étaient organisés par le centre de formation forestière « Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft (BFW) ; Forstliche Ausbildungsstätte Ort“ à Gmunden.

- Relations avec le public

Les triages forestiers et l'arrondissement ont organisé 121 visites guidées pour élèves et adultes en forêt.

Au cours de l'année 2010 les préposés forestiers accompagnaient régulièrement des classes scolaires en nature pour sensibiliser les élèves aux problèmes de conservation de la nature. Ils participaient également aux fêtes scolaires à la fin de l'année scolaire, aux journées de l'arbre et à la journée « En Daag an der Natur ».

Cinq agents de l'Arrondissement Centre-Ouest participaient à une formation en Autriche pour se spécialiser dans le domaine « Waldpädagogik ». Ces cours étaient organisés par le centre de formation forestière « Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft (BFW) ; Forstliche Ausbildungsstätte Ort » à Gmunden.

- Divers

L'Arrondissement Centre-Ouest forestier a participé à de nombreuses activités et réunions avec d'autres administrations, avec les bureaux d'études et à des audits dans le cadre de la certification des forêts.

- Activités des triages forestiers

Les activités quotidiennes des triages forestiers ont été en 2010 les suivantes :

- travaux de martelage des coupes feuillues et résineuses annuelles dans les propriétés forestières soumises au régime forestier ;
- travaux d'exploitation des coupes ;
- travaux de dégagement, de nettoiement et de protection des cultures ;
- construction et réfection de chemins forestiers ;
- entretien et gestion de réserves naturelles classées ou projetées ;
- traitement des dossiers CN ;
- traitement de dossiers de subvention ;
- ventes locales de bois de chauffage ;
- réunions avec les conseils communaux ;
- cloisonnement de peuplements forestiers ;
- travaux de régénération naturelle et de reboisement ;
- travaux de gestion dans les réserves naturelles ;
- travaux d'entretien et d'amélioration dans des habitats naturels à haute valeur écologique ;
- organisation de la Journée de l'arbre des différentes communes ;
- encadrement et accompagnement de stagiaires du LTAE (42 élèves) et autres (2 élèves) ;
- activités de sensibilisation du public ;
- activités dans le cadre du centre d'accueil.

12.4.5. L'Arrondissement Centre-Est

- Généralités

L'année 2010 a été marquée par la mise en œuvre de la réorganisation de l'ancienne administration des Eaux et Forêts en général et plus précisément pour le personnel de l'Arrondissement Centre-Est de se familiariser avec le nouveau territoire administratif. Pendant les premiers mois de l'année, les chefs d'arrondissement ont fait des premières visites auprès des conseils échevinaux des 23 administrations communaux. A part une première prise de contacte avec les responsables des propriétaires forestiers, on a pu profiter de l'occasion pour donner des explications concernant les changements administratifs résultant de la réorganisation.

- Sylviculture

(1) Exploitation des coupes et vente de bois

Le volume global exploité lors de l'exercice 2010 se chiffre à 46.345,03 m^3 dont 18.423,28 m^3 de feuillus et 27.921,75 m^3 de résineux, ce qui correspond à un volume exploité de +/- 4,7 m^3/ha/an.

(2) Ventes de bois

La majeure partie du bois mise en vente provient des forêts communales (34.801,93 m^3) suivie par 9.278,85 m^3 coupés en forêts domaniales. Les propriétés d'établissements publiques ont vendues 2.264,25 m^3 au cours de l'année 2010.

65% du volume réalisé en 2010 sont de qualité inférieure. La quantité de bois d'industrie s'élève à 26.964,67 m^3, celle du bois énergie à 3.483,15 m^3. Parmi ce volume 1.074 m^3 ont été transformés en copeaux de bois, tandis que le reste (2.409,15 m^3) a été vendu en tant que bois de chauffage classique.

(3) Bois de chablis

En date du 28 février 2010 une tempête à vents forts, dépassant les 100 km/h en pointe, a passé le Grand-Duché. Les dégâts dans les forêts de l'Arrondissement Centre-Est sont estimés à +/- 13.371,80 m^3 (~29 % du volume total 2010). Il faut noter que d'une part l'intensité des dégâts était hétérogène puisque surtout les peuplements subissant récemment une éclaircie mécanisée ont souffert le plus, d'autre part on a pu constater que sur toute la surface de l'Arrondissement Centre-Est des arbres isolés sont tombés en chablis. Sans doute la zone la plus touchée coïncide avec la région du Müllerthal. Le CR 121 entre Vugelsmillen et Reilännermillen a du être fermé au trafic public pendant 3 semaines pour des raisons de débardage de bois et de travaux de sécurisation des routes.

Grace à l'initiative exemplaire de tout le personnel de l'arrondissement, la totalité du volume tombée en chablis a pu être évacuée et mise en vente dans les meilleurs délais en dégageant en premier lieu la voie publique et les sentiers touristiques.

(4) État sanitaire de la forêt

Contrairement à ce qu'on aurait pu supposer, des importants dégâts de scolytes n'ont pas eu lieu suite au chablis hivernal.

(5) Régénération, plantation, travaux de culture

En ce qui concerne les travaux de culture, 58 ha ont été dégagés en 2010. Les travaux de plantations se limitent d'une part au regarnissage des cultures restantes et d'autre part à la préparation à la plantation des surfaces de chablis.

(6) Travaux d'amélioration

Les travaux d'amélioration s'étendent sur une surface de 272 ha en 2010.

(7) Voirie

L'exercice 2010 a vu deux projets de voirie forestière (250 m domaine de Bettendorf et 275 m domaine de Larochette) et 2 réfections (domaine d'Echternach et domaine de Vianden) réalisés en forêt domaniale. En forêt communale 9 projets ont été exécutés. Les travaux ont consisté dans l'empierrement de chemins de terre existants (12.800 m) et de nouveaux tracés (2.630 m). Il va de soi que partout où cela s'imposait les travaux d'entretien et de réfection courants ont été entrepris. Dans ce contexte il importe de rapporter que quelques 357.000 m de sentiers touristiques ont été entretenus, remis en état, ou installés en 2010, ce qui souligne l'importance du rôle récréatif des forêts de l'Arrondissement Centre-Est, où en effet se concentre une grande partie des paysages touristiques du Grand-Duché de Luxembourg.

(8) Travaux forestiers subventionnés

42 demandes de subvention pour travaux forestiers ont été exécutées pour la forêt privée et 11 demandes pour la forêt soumise, soit 53 demandes au total. Les demandes ex post de la part des propriétaires privés n'ont pas disparu, mais l'on peut dire qu'elles ont largement régressé par rapport à l'exercice précédant.

Les demandes pour subventions de 2010 se répartissent comme suit :
a) en forêt privée :
- 38 demandes pour travaux sylvicoles courants, tels que plantations, éclaircies, mesures de protection… ;
- 4 demandes concernant la voirie forestière ;

b) en forêt communale soumise :
- 2 demandes pour travaux sylvicoles courants, tels que plantations, éclaircies, mesures de protection… ;
- 9 demandes pour travaux de voirie forestière.

- Conservation de la nature

(1) Réserves forestières intégrales

Au sein de l'Arrondissement Centre-Est, la réserve forestière intégrale «Saueruecht» a été classée par règlement grand-ducal du 23 février 2010. Le personnel du triage de Beaufort a effectué les travaux de sécurisation et d'entretien des chemins et de la voie publique en abattant des arbres dépérissants et dangereux. La mise en place ainsi que l'entretien de la signalisation des chemins dans les réserves forestières intégrales a été effectuée.

(2) Traitement des dossiers d'autorisation CN

Au cours de l'année 2010, 365 dossiers en autorisation ont été traités par les différents agents de l'Arrondissement Centre-Est. Le traitement de ces dossiers a nécessité en

moyenne une durée de deux à trois mois entre leur entrée à l'arrondissement et leur autorisation par l'autorité supérieure.

(3) Suivi de projets de conservation de la nature

Les travaux d'entretien réguliers des pelouses sèches du "Hossebierg" à Eppeldorf, du "Geyersknapp" à Geyershof, du "Stakbur" à Medernach et de "Bakes" à Nommern ont été poursuivis en 2010 sous la surveillance d'un bureau d'études. Ces travaux ont consisté dans un débroussaillage de ces sites suivi par un monitoring des espèces de la faune et de la flore sur place avec rédaction d'un rapport annuel.

(4) Gestion de zones protégées

Au cours de l'année 2010, l'Arrondissement Centre-Est a demandé à un bureau d'études d'introduire une offre pour l'élaboration d'un dossier de classement pour la réserve naturelle RN ZH 21 Eppeldorf-Elteschmuer. Cette offre a été transmise pour commande à l'autorité supérieure avec siège dans la Direction de l'administration de la Nature et des Forêts.

(5) Protection, entretien et restauration des habitats

En 2010, l'Arrondissement Centre-Est a poursuivi le projet "pâturage extensif" à l'aide du bétail rustique en vue de l'amélioration de la biodiversité de ces terrains. Trois projets d'une envergure non négligeable fonctionnent actuellement dans les communes de Beaufort (environ 200 ha), de Tandel/Putscheid (environ 85 ha) et de Reisdorf (environ 80 ha). Trois autres projets sont en voie de préparation dans les communes d'Echternach et de Tandel. L'apport de l'arrondissement consiste soit dans l'installation de clôtures, soit dans la construction d'abris de protection en bois pour le bétail. Les travaux en question sont ou bien réalisés par les ouvriers forestiers affectés à l'arrondissement, ou bien commandés à des entreprises de construction externes. Vu les nombre croissant d'exploitations agricoles intéressées à participer à ce programme, une augmentation substantielle des moyens budgétaires est à prévoir pour les années prochaines.

Des travaux de taille d'entretien, d'élagage du bois mort et encombrant, la douce taille de réduction des branches lourdes (délestage) et le remplacement du vieux haubanage ont été effectués en 2010 sur deux vieux tilleuls remarquables situés près de la chapelle dans la rue d'Eppeldorf à Beaufort respectivement sur deux grands marronniers remarquables situés également à Beaufort au croisement en direction vers Haller.

D'autre part, l'Arrondissement Centre-Est a procédé à l'éradication de la plante invasive Heracleum mantegazzianum (Berce du Caucase), entre autres sur des surfaces plus importantes le long de la Sûre et de la Blees, travaux qui sont également à poursuivre dans les années suivantes.

(6) Travaux de conservation de la nature subventionnés

Les demandes en subvention suivantes ont été introduites en 2010 auprès de l'Arrondissement Centre-Est :

- 11 demandes pour l'installation de protections individuelles par des personnes privées ;
- 13 demandes pour la plantation d'arbres fruitiers à haute tige, y compris tuteurs, par des personnes privées ;
- 3 demandes pour la plantation de haies, de bosquets, de brise-vent, de lisières forestières par des personnes privées ;
- 6 demandes pour travaux de création, de protection, de restauration et d'entretien d'un habitat naturel ou semi-naturel par des personnes privées ;

- 5 demandes pour travaux de création, de protection, de restauration et d'entretien d'un habitat naturel ou semi-naturel par des communes ;
- 11 demandes pour la coupe rase d'un taillis par des personnes privées ;
- 1 demande pour l'installation de clôtures par une personne privée.

(7) Infrastructures de loisirs

Dans le triage de Consdorf, deux étangs existants ont été mis en valeur au lieu-dit "Kuelscheier". En même temps, un refuge en bois pour les touristes a été aménagé sur ce site comprenant trois panneaux d'information sur la zone "Habitats LU0001011 : Vallée de l'Ernz noire/Beaufort/Berdorf". D'autre part, les murs longeant le ruisseau "Staebaach" ont été réfectionnés moyennant une maçonnerie de pierres sèches de la région et le chemin longeant ce ruisseau a été remis en état.

Dans le triage de Marscherwald, trois étangs ont été nettoyés au lieu-dit "Paschent" et une nouvelle mardelle a été créée. D'autre part, l'accès vers le site a été renouvelé moyennant un escalier en bois.

- Relations avec le public

(1) Conseils et promotion des connaissances (espace naturel et forêt)

En dates du 20, du 22 septembre 2010 et du 8 octobre 2010, 12 ouvriers forestiers de l'Arrondissement Centre-Est ont participé avec succès à un cours de formation sur la taille des arbres fruitiers organisé par l'arrondissement en question de concert avec le Centre national de formation professionnelle continue CNFPC d'Ettelbruck et le bureau d'études Arbor Inform.

Les sujets principaux abordés étaient : les principes d'élagage d'arbres fruitiers, les techniques de coupe : coupe sur tire sève, angle de coupe etc.; la taille de formation, la taille d'entretien, la taille de production etc. et l'élagage pratique d'arbres fruitiers sur le site de la "Ditgesbaach" à Ettelbruck.

(2) Centres d'accueil

Actuellement, aucun centre d'accueil ne fonctionne sur le territoire de l'Arrondissement Centre-Est. Cependant, un site est en voie d'élaboration à Berdorf pour la région du "Mullerthal" respectivement une maison d'accueil dans une ancienne carrière à Bettendorf et une autre aux abords du lac d'Echternach.

(3) Activités d'information et de sensibilisation du public

L'Arrondissement Centre-Est a participé en date du 24 avril 2010 à l'action Télévie organisée cette année au centre d'Echternach en offrant aux participants un tour guidé en calèche et en selle de cheval.

D'autre part, aux mois de juillet à août 2010, les responsables du triage d'Echternach en collaboration étroite avec l'Office Régional du Tourisme (ORT) – Région Mullerthal – Petite Suisse Luxembourgeoise ont proposé aux gens intéressés dans 9 sorties une balade en calèche à la découverte de la forêt. A cette occasion, plus de 200 participants ont eu la possibilité de faire la rencontre de chevaux de trait utilisés pour le débardage du bois.

A partir du 25 octobre 2010, environ 320 élèves des cycles 1 à 4 des écoles d'Echternach prenaient aux abords du lac activement part à la production artisanale de jus de pomme à partir de fruits en provenance de vergers de la région.

(4) Manifestations régionales

En date du 14 juillet 2010, l'Arrondissement Centre-Est organisait un rallye nature au lieu-dit "Biischtert" à Ettelbruck sous la maxime : "De Bësch: fréier an haut" en collaboration étroite avec le Département de l'environnement du ministère du Développement durable et des Infrastructures. Cette journée s'adressait à dix classes du 4ème cycle des écoles des communes de Bourscheid, de Feulen et d'Ettelbruck avec un total de 153 élèves. En parcourant 10 stations dans cette forêt, les enfants apprenaient ludiquement aussi bien des détails sur le fonctionnement naturel de ce biotope que sur l'exploitation du bois par l'homme hier et aujourd'hui.

- Divers

(1) Centres de collectes gibier

Environ 250 cadavres (chevreuils, sangliers, blaireaux, renards, cerfs, etc.) et 700 entrailles de gibier ont été collectés aux centres de collecte gérés par les triages de Tandel, Beaufort et Ettelbruck.

(2) Dégâts gibier

Les 13 triages ont traité 469 dossiers couvrant une surface totale de 379 ha.

(3) L'arrondissement des domaines et expertises

En 2010, 75 ares de terrains ont été expertisés en vue d'une acquisition ou d'un échange par les communes ou l'État.

(4) Formation

Le personnel de l'arrondissement a activement participé à l'organisation des cours de formation continue pour préposés et ouvriers forestiers de l'administration. Sur le site du Naturzenter Sennengerbierg, étant un centre de formation interne de l'administration, se sont déroulés 11 cours de formation pour ouvriers.

En plus, les triages forestiers ont accueilli 11 élèves stagiaires du Lycée Technique Agricole.

DEPARTEMENT DES TRANSPORTS

Table des matières

1. Circulation et sécurité routières 175

1.1. La formation et l'éducation routières 175

1.2. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers 192

1.3. Les homologations automobiles 194

1.4. Les transports exceptionnels 196

1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne 197

1.6. Le travail législatif, réglementaire et consultatif en matière de circulation routière 197

2. Transports publics et chemins de fer 200

2.1. Les chemins de fer 200

2.2. Les transports publics par route 238

2.3. Les transports effectués pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle 244

2.4. Le Novabus 250

2.5. Les activités de la Communauté des Transports 251

3. Transports aériens 264

3.1. Le domaine de la navigabilité et des opérations aériennes 264

3.2. Le domaine de la navigation aérienne 267

3.3. Le domaine des licences 269

3.4. Le domaine de la sécurité aérienne 273

3.5. Le domaine de la Sûreté aérienne 274

3.6. Le Bureau juridique 276

3.7. Le Bureau des relations internationales 285

3.8. Gestion de la qualité 286

3.9. Administration de la navigation aérienne 286

4. La navigation intérieure 290

4.1. Activité législative 290

4.2. Activités internationales 290

4.3. Le Service de la navigation 292

4.4. Port de Mertert 298

5. Stratégie et planification 301

5.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable 301

5.2. Le volet infrastructure ferroviaire 302

5.3. L'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure 308

5.4. Le plan sectoriel «Transports» 308

5.5. Les études 310

5.6. La Cellule Modèle de Transport 314

6. Transports routiers 315

6.1. Licences communautaires 315

6.2. Emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers 316

6.3. Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises 316

6.4. Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route » 317

6.5. Relations bilatérales 318

6.6. Activité au niveau communautaire 319

6.7. Activité au niveau international 321

7. Enquêtes techniques (AET) 324

7.1. Contexte général 324

7.2. Contexte fonctionnel 324

7.3. Activités et champs d'application 325

7.4. Projets législatifs 325

7.5. Coopération européenne et internationale 326

7.6. Formations 326

7.7. Statistiques pour l'année 2010 327

1. Circulation et sécurité routières

1.1. La formation et l'éducation routières

1.1.1. Sensibilisation routière

En ligne avec la politique gouvernementale des dernières années en matière de sécurité routière, le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, a misé sur la continuité en matière de prévention et de sensibilisation routières par l'organisation en 2010 de plusieurs actions et campagnes de sensibilisation.

Etant donné qu'une multitude d'accidents surviennent parce que le conducteur a eu un moment d'inattention ou d'inadvertance et afin de sensibiliser davantage tous les usagers de la route quant aux risques liés à ces petits moments d'inadvertance, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a lancé le 23 avril 2010 la campagne de sensibilisation *«Kleng Feeler, grouss Konsequenzen»*.

Le Ministère a en outre organisé, ensemble avec la Sécurité Routière un stand interactif à la Foire de printemps en mai 2010 avec le thème *«Kleng Feeler, grouss Konsequenzen»* reprenant le sujet de la campagne. Ce stand permettait entre autres aux visiteurs de tester les effets de la ceinture de sécurité sur deux simulateurs: une voiture-tonneau ainsi qu'un plan incliné avec des sièges de voiture pour simuler une collision (« Gurtschlitten »).

Lors d'une conférence de presse en date du 12 octobre 2010 Monsieur le Ministre a présenté le bilan des accidents routiers 2009 et du 1er semestre 2010. Lors de cette même conférence de presse la campagne de sensibilisation visant les usagers vulnérables (« Gitt sichtbar! – Soyez visibles ! ») a été présentée. Cette campagne avait comme but d'encourager les piétons et les cyclistes à se rendre plus visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l'emploi de dispositifs réflectorisés et d'inciter les piétons à marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne.

A l'instar de l'initiative lancée lors de la 6e journée nationale de la moto organisée par la « Lëtzebuerger Moto-Initiativ » en 2008 sous le slogan « Let it Roll! », le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures a de nouveau organisé des cours de formation les 18 avril et 22 mai 2010 avec le slogan « Fit for your bike » pour des titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A (motocycle) au Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg pour leur permettre de rafraîchir leur technique de conduite, de détecter et par la suite corriger d'éventuels déficits de sorte à être mieux préparés pour les premières sorties en moto.

Le Ministère était également présent avec un stand lors de la « Journée de la moto » le 6 juin pour promouvoir la campagne « Fit for your bike ».

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

1.1.2.1. Les opérations administratives relevant du permis de conduire

Ces opérations comportent:

- la première délivrance de permis de conduire;
- le renouvellement de permis venus à échéance;
- la transcription de permis de ressortissants d'un pays autre que ceux de l'Espace Économique Européen et résidant au Luxembourg;
- l'émission de duplicata de permis comme suite au vol, à la perte ou à la destruction de l'original;
- l'enregistrement de permis de ressortissants d'autres États membres de l'Espace Économique Européen qui viennent résider au Luxembourg.

En 2010, le nombre des dossiers traités a été de 47.142, soit une progression de 10,9 % par rapport à l'année précédente. Pour le détail de l'évolution du nombre des dossiers traités au cours des dernières années, voir annexe I sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.1.2.2. Les examens théoriques

A remarquer que comparé aux années antérieures, où de l'ordre de la moitié des candidats avaient réussi l'examen dès le premier essai, alors que l'autre moitié des candidats avaient dû se soumettre à une nouvelle épreuve (à une ou à plusieurs reprises), la situation s'est nettement améliorée en 2010. La raison en est probablement le changement du questionnaire-type (à partir du deuxième semestre de l'année 2010), où les questions à choix multiple et avec un nombre de réponses correctes variable d'une question à l'autre ont été remplacées par des questions où une seule des réponses proposées est correcte. Ce changement semble être à l'origine du taux de réussite plus élevé. Pour plus de détails concernant l'examen théorique voir annexe II sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.1.2.3. Les examens pratiques

Après une baisse continue, entre 2002 et 2006, du nombre total des examens pratiques passés, avec toutefois le maintien à haut niveau du nombre de candidats au permis de conduire de la catégorie 'B', on avait constaté depuis 2007 une inversion de la tendance régressive antérieure. La hausse constatée était toutefois due aux seuls examens de la catégorie 'B', ce qui confirme que les intéressés ne passent un examen de conduire d'une catégorie autre que la catégorie 'B' que dans les cas où ils ont effectivement besoin d'un tel permis. La raison de cette tendance paraît consister en l'investissement financier assez important qu'un candidat doive réaliser aux fins de l'obtention d'un permis de conduire "spécial".

L'année 2010 a de nouveau affiché une régression de 6,8 % du nombre des examens pratiques passés.

A noter finalement la constance au cours des dernières années du taux de candidats (de l'ordre de un sur cinq) ayant eu recours à une formation pour le permis 'B' par le biais de la conduite accompagnée.

Pour ce qui est des taux de réussite à l'examen pratique, il y a lieu de noter la régression quasi-continue, au cours des dernières années, du taux de réussite, respectivement la progression continue du taux de rejet. Cette évolution a eu lieu tant pour les candidats au permis de conduire en général que pour les candidats au permis 'B' ayant fait leur apprentissage sous le régime de la conduite accompagnée.

Les données chiffrées sur l'examen pratique peuvent être consultées à l'annexe III sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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

Pour l'évolution du nombre des certificats de formation ADR délivrés, consulter l'annexe IV sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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

Depuis la mise en vigueur du Règlement communautaire N°2135/98 en septembre 2005, la SNCT assure la délivrance des cartes à mémoire électroniques requises en vertu du prédit Règlement tant pour le calibrage et le paramétrage d'un tachygraphe numérique (' carte-atelier ') que pour sa mise en route et son exploitation (' carte-conducteur '), son contrôle (' carte-contrôleur ') et, finalement, la gestion des données qu'il a enregistrées (' carte-entreprise ').

Pour 2010, il y a lieu de noter une progression importante du nombre de cartes délivrées qui s'explique par le fait qu'au courant de cette année la validité des cartes (et tout particulièrement des cartes-conducteur) qui avaient été délivrées en 2005, est venue à échéance.

Le détail sur l'évolution du nombre de cartes de tachygraphe délivrées se trouve à l'annexe V sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.1.3. Le contentieux lié au permis de conduire

1.1.3.1 La Commission spéciale des permis de conduire

Au niveau de la Commission spéciale des permis de conduire, le tableau synoptique ci-dessous donne une vue d'ensemble de l'évolution de ses activités au cours des sept dernières années.

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire:

Année	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Séances	138	144	106	113	106	107	127
Personnes convoquées, dont stagiaires	531 81	539 64	407 21	441 19	400 34	362 15	465 20
Retraits du permis de conduire, dont stagiaires	127 16	97 12	44 3	47 2	52 11	35 4	74 8
Suspensions du droit de conduire	0	0	1	3	0	0	0
Refus de délivrance ou de renouvellement	29	45	43	29	29	28	39
Restrictions du droit de conduire	130	116	75	95	76	63	86
Restitutions intégrales du permis	90	98	83	29	61	54	96
Restitutions partielles du permis	49	60	91	163	96	35	24
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	29	6	2	0	3	1	1
6 mois	1	0	0	0	0	0	0
9 mois	0	0	0	0	0	0	0
12 mois	12	2	2	0	1	1	0
15 mois	0	0	0	0	0	0	0
18 mois	2	2	0	0	0	0	0
24 mois	14	2	0	0	2	0	1

Il résulte du tableau ci-dessus, que les activités de la Commission spéciale au cours de 2010 sont en nette progression par rapport aux années 2006 à 2009.

Les effets des suspensions, liés au permis à points, se font moins ressentir sur les activités de la Commission spéciale.

Cette mesure avait entraîné depuis 2003 une régression très nette, voire croissante, du nombre des séances et du nombre des personnes convoquées devant la Commission spéciale.

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

Dans ce contexte il incombe de cumuler le nombre de retraits administratifs qui s'élève à 72 unités pour 2010 à celui du nombre de suspensions effectuées en 2010, qui se chiffre à 274 cas, soit un total de 346 cas où le droit de conduire n'est plus donné en 2010. Ce chiffre, donné à titre indicatif, doit être analysé avec circonspection étant donné qu'il inclut également les non-résidents.

De plus, la police a procédé à 2.414 retraits immédiats du permis de conduire dont 1.855 pour un taux d'alcoolémie supérieur à 0,55mg/l d'air expiré, 466 pour excès de vitesse et 93 pour avoir refusé de se soumettre à un éthylotest malgré de signes manifestes d'ivresse.

1.659 interdictions de conduire provisoires ont été ordonnées par le juge d'instruction suite à un réquisitoire du Parquet et 755 permis de conduire ont été restitués à leurs titulaires.

De façon générale, les fluctuations en matière de sanctions trouvent leur contrepartie dans le cadre du permis à points (cf. section permis à points) et du retrait immédiat.

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

Le nombre total d'arrêtés pris sur base d'un avis émis par la Commission spéciale s'élève à 273 (527 en 2006, 387 en 2007, 334 en 2008 et 291 en 2009), y non compris les arrêtés de suspension en matière de permis à points. Outre les avis rédigés pour les personnes qui ont été convoquées devant la Commission spéciale, il convient d'y rajouter 63 avis pris sur base du dossier (138 en 2006, 176 en 2007, 94 en 2008 et 82 en 2009), ayant donc une incidence favorable sur le permis de conduire des intéressés et ne nécessitant pas leur présence devant la Commission spéciale.

Le ministère du Développement durable et des Infrastructures ne gère pas seulement les dossiers de la Commission spéciale mais il est également amené à enregistrer les interdictions de conduire judiciaires, prononcées par les Cours et Tribunaux. Par année civile entre 3.000 et 6.000 interdictions sont saisies par le service permis à points et par le service contentieux (3.234 en 2000, 3.582 en 2001, 3.402 en 2002, 3.586 en 2003, 3.823 en 2004, 5.035 en 2005, 4.913 en 2006, 4.402 en 2007, 3.947 en 2008 et 5.790 en 2009). En 2010 les instances judiciaires ont prononcé 5.799 interdictions de conduire dont notamment 1.500 interdictions de conduire provisoires prononcées par le juge d'instruction. Le service du contentieux gère également des centaines de procès-verbaux dressés par les forces de l'ordre, les tickets retirés des carnets de stage et les cas signalés par le Procureur Général d'État, dossiers auxquels s'ajoutent en 2010 un total de 139 grâces souveraines partielles.

En plus, en cas d'interdiction partielle les données afférentes doivent être saisies sur ordi

Enfin, pour être complet, il importe de savoir que le Service contentieux a fait procéder en 2010 à 850 enquêtes (1.099 en 2006, 1.022 en 2007, 1.078 en 2008 et 982 en 2009), effectuées par la Police grand-ducale par l'intermédiaire de Monsieur le Procureur Général d'État. Ces enquêtes ont lieu, soit en vue de la prise d'une mesure administrative, soit dans le contexte d'un contrôle nécessaire pour évaluer le comportement de chauffeurs aux antécédents négatifs.

Fidèle à son principe de prévention, le Service contentieux a adressé par le passé des avertissements écrits à des conducteurs stagiaires ou autres, afin d'attirer leur attention sur le comportement négatif en matière de conduite automobile et en vue d'éviter un maximum de récidives. Ce chiffre s'élève à 1.042 pour 2006, à 905 pour 2007, à 946 en 2008 et 791 en 2009, pour atteindre 988 avertissements écrits en 2010.

1.1.3.2 La Commission médicale

Le nombre des dossiers traités par la Commission médicale ne cesse d'augmenter de façon significative au cours des dix dernières années.

Ainsi, pour l'année 2010, ce sont 1.147 personnes qui ont été convoquées lors de 278 séances et plus de 6.900 dossiers ont été avisés. Par ailleurs, l'examinateur en chef a

procédé à 64 examens de contrôle pratique, afin de constater les capacités physiques de personnes présentant un handicap ou un état de santé affaibli.

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

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

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

Activités de la Commission médicale.

Statistiques générales	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Nombre de séances	257	223	230	262	278
Nombre de personnes convoquées	1.085	1.163	1.154	1.166	1.147
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	3.936	4.088	3.996	4.473	3.508
Dossiers soumis à la Commission médicale					
Nombre total de dossiers	6.891	7.319	6.835	7.622	6.923
Dont première obtention d'un permis	223	207	184	136	160
Extension de catégorie du permis	69	57	48	49	44
Transcription d'un permis	20	17	23	42	29
Renouvellement d'un permis	2.373	2.881	2.185	2.213	1.684
Dispense du port de la ceinture de sécurité	12	14	17	6	11
Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc.)	86	85	108	162	142
Cartes de stationnements pour personnes handicapées	1.852	2.163	2.203	2.442	2.887
Réexamens périodiques	2.206	1.865	2.032	2.544	1.876
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	50	30	35	28	90
Dossiers avisés par la Commission médicale					
Notés pour réexamen périodique	3.049	2.635	1.625	1.833	1.228
Classés	2.899	2.909	3.232	3.570	2.930
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	225	231	210	229	207
dont renonciation volontaire de la part du titulaire	123	109	101	130	95
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	37	43	48	49	36
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	84	97	73	59	77
Restriction quant à l'usage du permis (par ex. trajets particuliers, …)	20	9	12	1	4
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagement	2	3	2	0	4

part. du véhicule					
Mainlevées partielles et restitutions, (données disponibles depuis 2006).	50	52	48	50	73

Le nombre total des dossiers traités par la Commission médicale connaît une progression très nette et le nombre de dossiers carte de stationnement pour personnes handicapées passe de 1.825 unités en 2005, 1.852 en 2006, pour atteindre 2.163 en 2007, 2.203 en 2008, 2.442 en 2009 finalement 2.887 dossiers en 2010.

Dans le cadre du transfert des compétences en matière de permis de conduire, il convient toutefois de noter que le personnel du service des permis de conduire de la S.N.C.T. est également habilité à prendre connaissance des certificats médicaux depuis juin 2008 lors de l'établissement d'un permis de conduire, que ce soit lors d'une 1ère obtention, d'une extension, d'un renouvellement ou d'une transcription.

Lorsque le certificat médical fait état de problèmes de santé ayant une incidence sur la conduite automobile, ledit service l'adresse toutefois à la Commission médicale du ministère du Développement durable et des Infrastructures.

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 2010 ce sont 398 arrêtés ministériels qui ont été pris sur avis de la Commission médicale, dont 50 entraînant une restitution totale ou partielle des permis de conduire (409 en 2005, 541 en 2006, 544 en 2007, 406 en 2008 et 383 en 2009).

Si la Commission médicale connaît une nette augmentation de dossiers à traiter, ce phénomène est principalement dû à deux groupes de personnes :

- les jeunes, dont la consommation de drogues, même dites douces, nécessitent un suivi de très prés, de par la demande et l'évaluation régulière de screenings toxicologiques et de rapports médicaux;
- les personnes de plus de cinquante ans, qui présentent des pathologies liées principalement à l'âge : notamment cardiaques, diminution de l'acuité visuelle, diabète, handicap de l'appareil locomoteur.

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

En 2010 ce sont 95 personnes qui ont renoncé pour des raisons médicales à leur permis de conduire encore valable. Environ 180 personnes supplémentaires ont renoncé à faire aboutir le renouvellement de leur permis de conduire pour des raisons médicales.

1.1.4. Les cartes de stationnement pour « handicapés physiques »

Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, a pu au cours de l'année 2010 réaffirmer son efficacité et remplir les objectifs fixés : harmonisation du modèle de la carte et

reconnaissance mutuelle au niveau de l'Union européenne, favoriser les personnes handicapées dans leur vie quotidienne et faire échec aux demandes non motivées.

Il convient de rappeler que le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 précité remplace celui du 14 septembre 1999. Le nouveau règlement introduit comme unique modification la possibilité d'accorder des cartes de stationnement à des personnes atteintes de maladies très graves entraînant un état général très affaibli.

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

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

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

	2006	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Nombre de demandes dont	1.910	2.129	2.236	2.524	2.389
Nouvelles demandes	979	1.123	1.195	1.418	1.320
En renouvellement	556	685	724	739	743
Duplicata	42	33	39	60	54
Refus	258	224	218	239	206
Convocations au contrôle médical	75	64	60	68	66
Total des cartes en cours de validité au 31 décembre :	5.456	5.552	6.071	6.676	n. d.
Total des cartes « Institutions »	14	42	32	59	62
En circulation au 31.12.	118	144	110	186	225

L'introduction d'une carte pour institutions dont la validité est limitée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg entraîne l'annulation progressive de centaines de cartes personnelles venant à expiration.

En effet avant l'introduction du règlement grand-ducal précité, chaque personne vivant en institution devait faire une demande en vue de l'obtention d'une carte de stationnement. En 2000, 16 institutions se sont vues attribuer une carte de stationnement, elles étaient 2 en 2001, 12 en 2002, 24 en 2003, 31 en 2004, 51 en 2005, 14 en 2006, 44 en 2007, 32 en 2008, 59 en 2009 et 62 en 2010.

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

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

1.1.5. Examens théoriques « apprenti-instructeur »

Dans les attributions du « Service Contentieux », il convient encore de relever que le service a convoqué en 2010 un total de 64 candidats « apprenti-instructeur ».

20 candidats ont réussi aux épreuves théoriques, 19 ont échoué, 1 a été refusé et 24 personnes ne se sont pas présentées aux épreuves.

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

1.1.6. Activités connexes

1.1.6.1. Agréments

Il incombe encore au service de délivrer et de renouveler les agréments pour les apprentis-instructeurs et les instructeurs. En 2010 ce sont 86 (61 en 2006, 66 en 2007, 59 en 2008 et 48 en 2009) agréments qui ont été délivrés.

1.1.6.2. Législation

Le service participe également aux modifications à apporter au Code de la Route et répertorie dans les textes légaux les données prêtant à confusion en vue de préciser leurs objets.

1.1.6.3. Relations avec le service permis de conduire de la SNCT

Comme il résulte des données qui précèdent, les volets légaux et à caractères contentieux et confidentiels, restent dans les compétences et attributions du service.
Par contre depuis juin 2008, la S.N.C.T. est autorisée à consulter les extraits du casier judiciaire et les certificats médicaux.
Pour de qui est du volet de l'émission, établissement et transcription des permis de conduire ou la délivrance de documents liés au permis de conduire, le service reste l'interlocuteur principal avec le service de la SNCT.

1.1.7. Projets futurs

Comme par le passé, le service apportera sa contribution aux grands chantiers qui s'annoncent à court, moyen et long terme.

1.1.7.1. Outil informatique

Le CTIE (Centre des Technologies de l'Information de l'État) a lancé un vaste chantier en vue de remplacer le système informatique (software) actuel du volet permis de conduire. Le but principal réside en une simplification, une adaptation et une accélération des procédés actuels. Le nouveau système permettra une personnalisation et une simplification accrue des écrits réalisés par le CTIE.

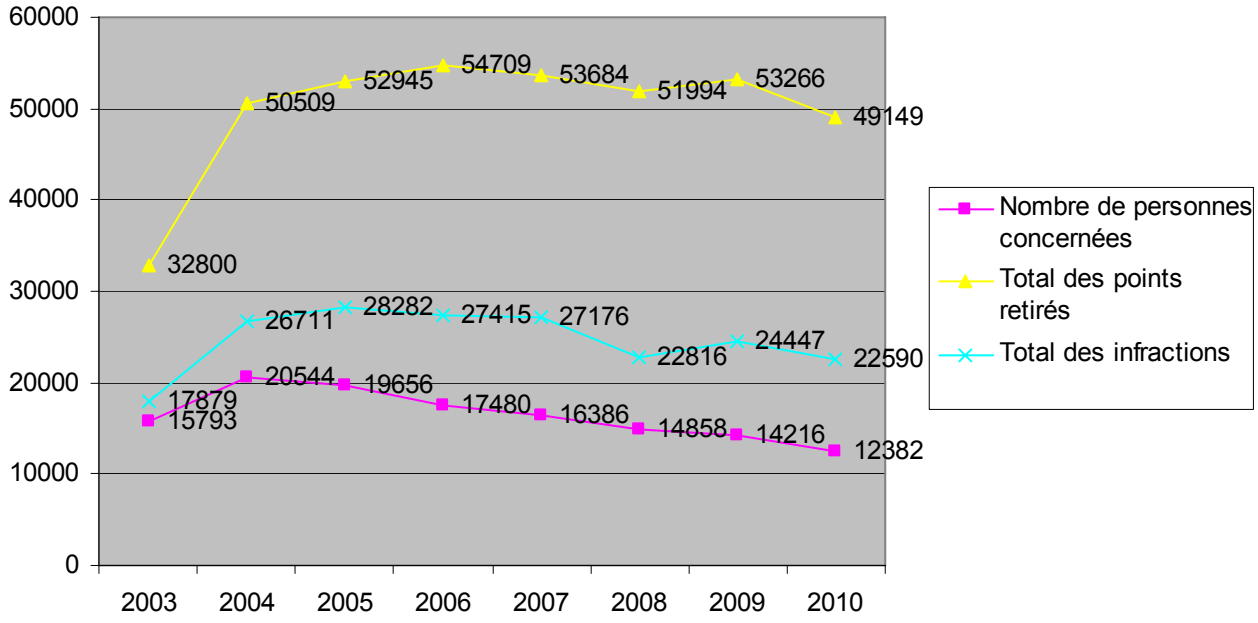
1.1.7.2. Amélioration des relations avec les usagers

En 2004 le service a relancé la réforme en matière de simplification administrative pour les usagers, telle que préconisée par le ministère de la Fonction publique et de la Réforme administrative. Une grande partie des écrits (lettres, arrêtés ministériels) ont connu une cure de jouvence sans pour autant dénaturer le sens juridique de ces écrits. Dans les années à venir et grâce aux nouvelles technologies informatiques précitées, la communication avec les usagers sera encore améliorée.

1.1.8. « Permis à points »

Entre le 1er janvier 2010 et le 31 décembre 2010, 49.149 points ont été retirés à 12.382 titulaires d'un permis de conduire (récidivistes compris). Les chiffres précités incluent les points déduits sur base d'avertissements taxés et/ou de condamnations judiciaires.

L'évolution des retraits de points est illustrée par le graphique suivant:



1.1.8.1 Les avertissements taxés

Au courant de l'année 2010, les forces de l'ordre ont établi 17.127 avertissements taxés (17.570 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 32.505 points.

A l'instar des années précédentes, on constatera que plus de la moitié des avertissements taxés donnant lieu à une réduction de points ont trait à des dépassements de la limitation de la vitesse ce qui équivaut à 21.006 points (*64,62 %*).

Au courant de l'année 2010, 390 points (*1,20 %*) ont été retirés suite à 195 avertissements taxés pour conduite sous l'influence d'alcool (taux d'alcoolémie inférieur à 0,8 g/l).

Actuellement, quelques 48.995[2] personnes[1], font l'objet d'un retrait de points suite à un avertissement taxé. En ce qui concerne l'origine des permis de conduire, 21.867[2] personnes

(*44,63%*)[2] sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non résidents confondus, tandis que 27.551[2] personnes (*56,23%*)[2] sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois.

(1 *les personnes dont les points ont été restitués ne sont plus considérées*)
(2 *la différence résulte du double emploi en cas de transcription ou échange d'un permis de conduire, voire changement de résidence de l'étranger vers le Grand-Duché de Luxembourg ou vice versa)*

1.1.8.2. Les condamnations judiciaires

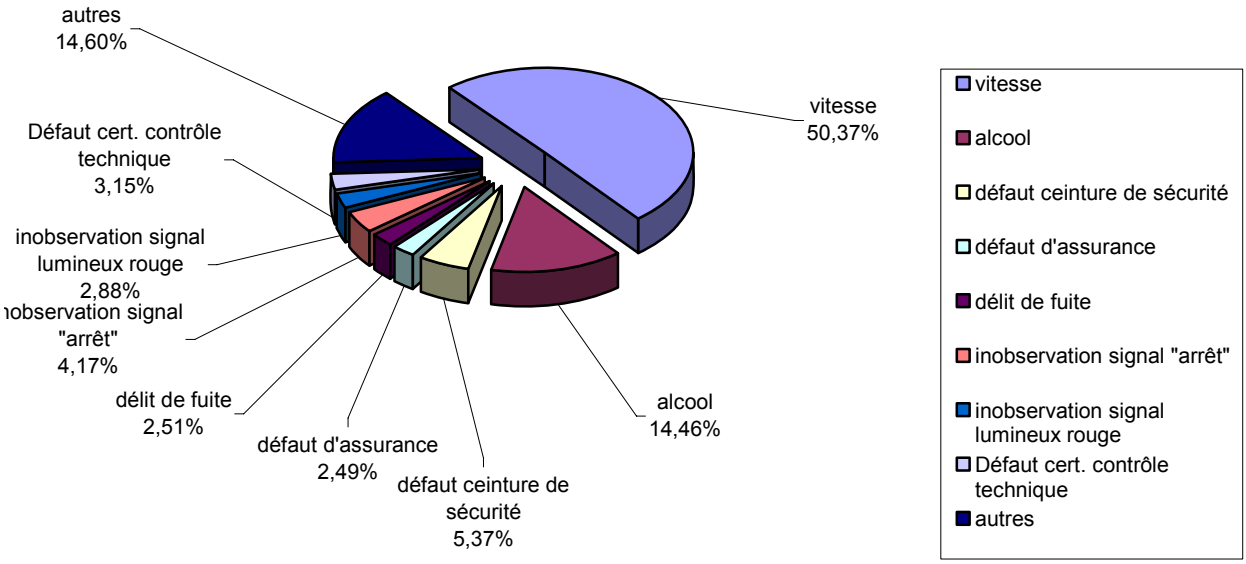
Au courant de l'année 2010, les tribunaux luxembourgeois ont prononcé 4.570 condamnations à l'encontre de 3.490 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 16.644 points.

Le détail des infractions de présente comme suit:

- alcool	6.716 points *(40,35 %)*
- vitesse	3.748 points *(22,52 %)*
- défaut d'assurance	1.228 points *(7,37 %)*
- délit de fuite	1.236 points *(7,43 %)*
- autres	3.716 points *(22,33 %)*

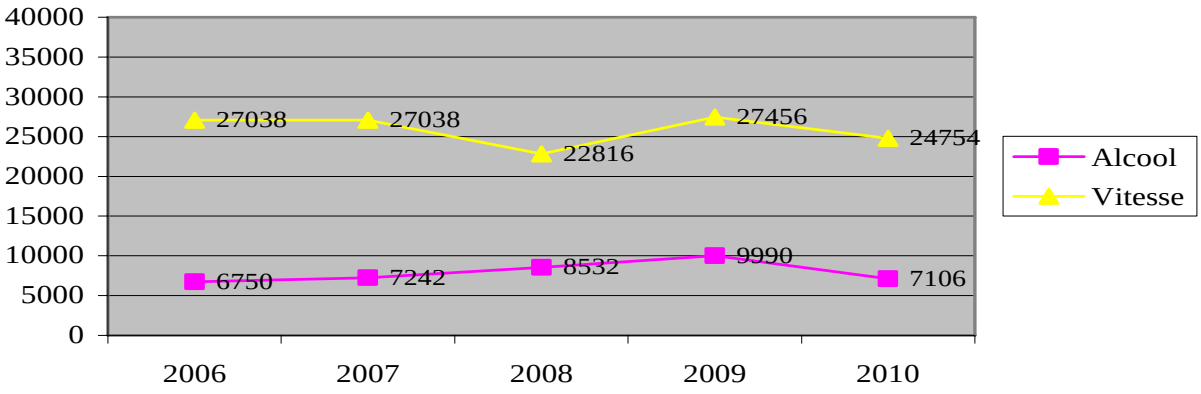
1.1.8.3. Les points *(avertissements taxés et jugements confondus)*

Du total de 49.149 points qui ont été déduits pendant l'année 2010, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent quelques 24.754 points, soit *50,37%.* Le nombre de points déduits suite à la conduite d'un véhicule respectivement sous influence d'alcool, voire en état d'ivresse s'élève à 7.106 points, c'est-à-dire *14,46 %.* Le défaut du port de la ceinture de sécurité a été à l'origine du retrait de 2.639 points, ce qui équivaut à *5,37%.* Suivent par ordre décroisant, l'inobservation d'un signal de priorité « arrêt » avec le retrait de 2.050 points *(4,17 %)*, le défaut d'un certificat de contrôle technique valable qui a été à l'origine de la déduction de 1.548 points *(3,15 %)* ainsi que l'inobservation d'un signal lumineux rouge ayant entraîné le retrait de 1.414 points *(2,88 %).*



Malgré une tendance légèrement en recul constatée, en comparent avec les années précédentes, l'alcool au volant et la vitesse excessive, demeurant de loin les principales causes d'accidents graves, ont été à l'origine de *64,82 %* des retraits de points opérés en 2010, ce qui se matérialise par quelques 31.860 points.

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



1.1.8.4. Les capitaux de points

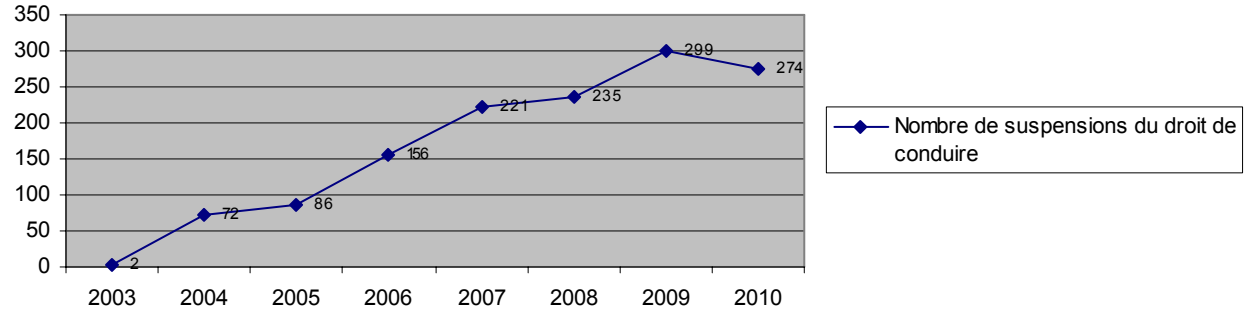
La situation des 131.315 personnes ayant perdu des points depuis l'introduction du permis à points au 1er novembre 2002 a évoluée comme suit au courant des six dernières années:

Situation 31/12/10	Situation 31/12/09	Situation 31/12/08	Situation 31/12/07	Situation 31/12/06	Situation 31/12/05			
Total : 131.315	Total : 118.933	Total : 104.717	Total : 89.859	Total : 73.473	Total : 55.993			
71.906	57.053	42.440	26.573	11.107	941	personnes détiennent	12 points	(Réinitialisation du capital respectivement après 3 ans sans nouvelle infraction, après suspension de 12 mois ou après avoir participé à un cours facultatif au CFC.)
4.751	5.620	6.917	8.103	9.250	8.821	personnes détiennent	11 points	
34.585	35.586	34.762	35.118	35.377	33.232	personnes détiennent	10 points	
1.891	2.306	2.794	3.232	3.309	2.828	personnes détiennent	9 points	
9.358	9.471	9.356	9.292	8.545	6.435	personnes détiennent	8 points	
1.104	1.331	1.495	1.543	1.329	941	personnes détiennent	7 points	
2.704	2.726	2.698	2.482	1.964	1.228	personnes détiennent	6 points	
788	814	810	702	544	297	personnes détiennent	5 points	
2.216	2.135	1.871	1.619	1.279	827	personnes détiennent	4 points	
423	415	401	330	219	104	personnes détiennent	3 points	
592	579	476	359	231	140	personnes détiennent	2 points	
16	208	163	106	68	37	personnes détiennent	1 point	
781	689	534	400	251	162	personnes détiennent	0 points	Suspension du droit de conduire pour 12 mois !

Pendant l'année 2010, 274 personnes ont épuisé leur total de 12 points, tandis que le droit de conduire a été restitué à 172 personnes à l'échéance des 12 mois de suspension.

Le nombre des suspensions du droit de conduire qui a connu une augmentation significative depuis l'année 2004, montre une légère baisse en comparant avec l'année précédente ce qui est illustré pas le graphique suivant:

Evolution du nombre de suspensions du droit de conduire depuis 2003



Entre le 1er janvier 2010 et le 31 décembre 2010, 17.963 titulaires d'un permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de 12 points, après trois ans sans nouvelle infraction en matière de permis à points.

1.1.8.5. Les récidivistes

Le nombre des récidivistes a progressé comme suit au cours des six dernières années:

Nombre de récidivistes au 31/12/2010	Nombre de récidivistes au 31/12/2009	Nombre de récidivistes au 31/12/2008	Nombre de récidivistes au 31/12/2007	Nombre de récidivistes au 31/12/2006	Nombre de récidivistes au 31/12/2005	Retrait de points encouru
8.640	9.266	9.834	10.210	9.399	6.738	à 2 reprises
3.245	3.481	3.541	3.372	2.499	1.460	à 3 reprises
1.447	1.567	1.471	1.138	764	370	à 4 reprises
1.169	1.128	933	651	339	137	à 5 reprises

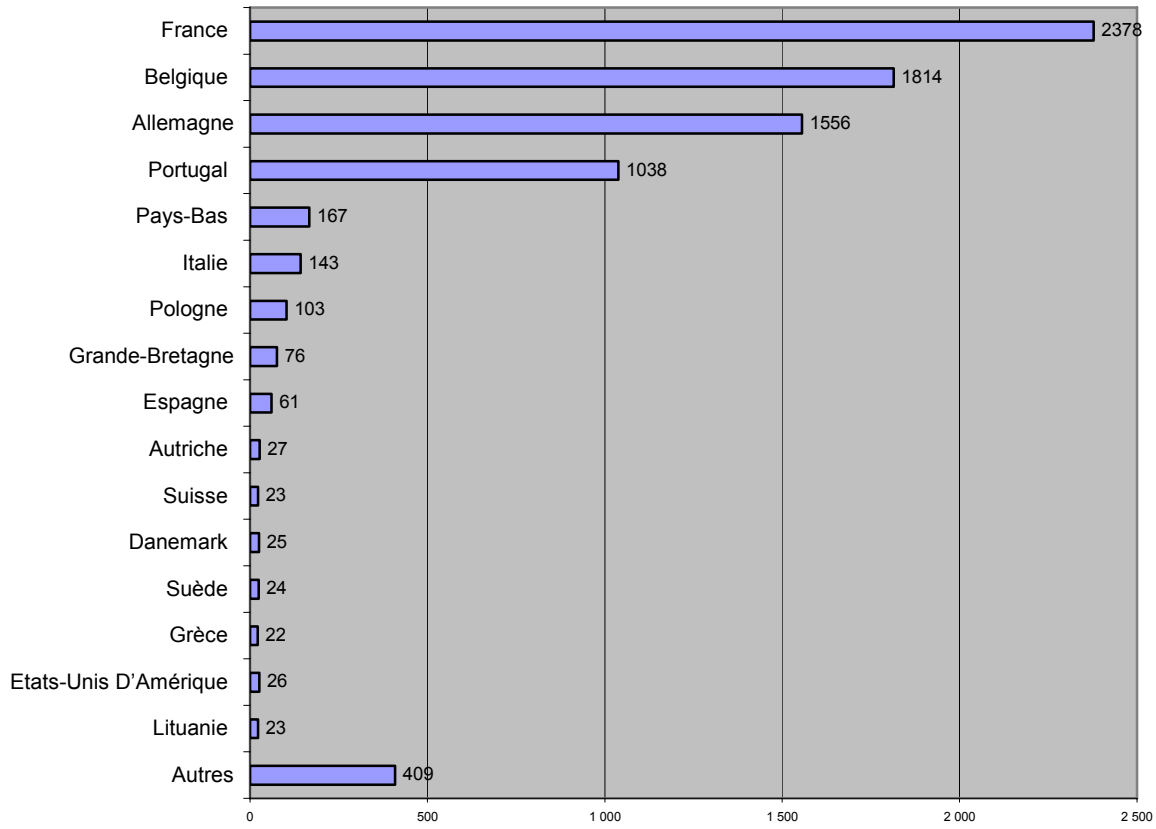
1.1.8.6. Les permis de conduire étrangers

Parmi les personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points pendant l'année 2010, 7.964 personnes sont titulaires d'un permis de conduire étranger, résidents et non-résidents confondus, ce qui équivaut à *64,31 %* du nombre total de personnes concernées.

Au courant de l'année 2010, 21.636 courriers d'information ont été envoyés suite à un retrait de points, dont 5.982 *(27,65 %)* lettres à destination d'adresses étrangères.

En 2010, 17.963 lettres d'information ont été adressées à des titulaires d'un permis de conduire, suite au rétablissement du nombre initial de 12 points.

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



1.1.8.7. Les cours de formation

Au courant de l'année 2010, ± 386 personnes se sont inscrites à un cours de formation complémentaire facultatif au CFC à Colmar-Berg, dont ± 306 personnes ont achevé les cours. Le nombre de personnes ayant s'inscrit à la formation obligatoire afin de se voir restituer leur droit de conduire après les 12 mois de suspension s'élevait à ±188, dont 172 personnes ont achevé les cours.

1.1.8.8. Les retraits de points par tranches d'âge

Depuis l'introduction du permis à points le 1er novembre 2002 quelques 131.315 (*141.926[3] valeur théorique*) personnes ont fait l'objet d'un retrait de points du capital de leur permis de conduire.

Le tableau ci-dessous illustre les réductions de points par tranches d'âge.

	- 21 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	+ 55 ans
141.926[3] personnes	14.955	5.547	29.646	38.561	34.225	18.992
	10,54%	3,91%	20,89%	27,17%	24,11%	13,38%

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

1.1.9. La coopération du Centre de Formation pour Conducteurs

Depuis son ouverture le 12 juin 1996, le Centre de Formation pour Conducteurs a accueilli 79.975 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 32.421 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2010, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

Catégorie A	474	- 9,7 %
Catégorie B	5.067	- 9,5 %
Police	672	———
Armée	82	+ 10,9 %
Camions et Bus (FLEAA,INAP,IFSB,Protex)	283	+ 7,6%
Permis à points	471	+ 13,5 %
Formation professionnelle	285	
Volontaires et sociétés, événements	3.000	+ 7,1 %
Total :	10.334	- 0,2 %

Parmi les événements les plus marquants de l'année, il y a lieu de mentionner le cours de remise en forme « Fit for your bike » s'adressant aux motards qui fut organisé pour compte du Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

1.1.9.1 Formation Professionnelle des conducteurs d'autobus/autocars et de poids lourds

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 5 juin 2009, le Centre de Formation pour Conducteurs, en collaboration avec le Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, les partenaires sociaux, des psychologues diplômés, la douane, la protection civile, les services d'incendie a élaboré une qualification initiale répartie sur 40 journées comprenant 280 heures.

Le 28 octobre 2009, le Centre de Formation pour Conducteurs a signé un contrat de gestion avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Les premières formations de qualification initiale accélérées de 140 heures ont démarré le 9 novembre 2009.

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

En 2010, 252 candidats ont participé à cette formation de qualification initiale accélérée pour chauffeurs de bus et d'autocars. Par ailleurs, 33 candidats ont démarré une qualification accélérée en alternance pour poids-lourds.

1.1.9.2. Kuck & Klick

Le programme éducatif « Kuck & Klick » pour le cycle 2.1. de l'enseignement fondamental (anc. première classe de l'enseignement primaire), se concentre sur la sensibilisation des jeunes comme piétons et comme passagers. Le programme sous la tutelle du Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, a été présenté en 2010 dans 159 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 40 communes à travers le pays.

1.1.9.3. Mobilité et Sécurité sur la Route (MSR)

Dans le cadre du programme éducatif « Mobilité et Sécurité sur la Route », le centre a contribué au développement et à la mise en place des fiches pédagogiques transdisciplinaires pour les classes de 5ème et de 3ème ainsi que de 9ème et de 11ème respectivement de l'enseignement secondaire et de l'enseignement secondaire technique. Initié par le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle en collaboration avec le Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, un événement comportant une partie théorique et une partie pratique a été organisé dans 19 établissements de l'enseignement secondaire. Près de 150 élèves par établissement ont assisté avec grand intérêt à l'événement, organisé en collaboration avec la Police Grand-ducale, la Protection Civile et l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg.

1.1.9.4. Permis à points

Suite à l'entrée en vigueur du permis à points le 1er novembre 2002, 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 2010, 301 candidats ont participé à ces cours de récupération de trois points.
Des cours d'une durée de 18 heures avec audit sur route pour récupérer le permis de conduire ont été donnés en 2010 pour 170 participants.

1.1.9.5. La certification ISO 9001-2008

En 2003, un système de management de la qualité selon la norme ISO9001:2000 a été mis en place au sein du Centre de Formation pour Conducteurs.

L'ensemble des prestations rendues par le Centre de Formation pour Conducteurs est réalisé sous l'objectif d'améliorer la sécurité routière. La satisfaction des différents clients, en l'occurrence l'Etat, le grand public et les stagiaires, de même que l'amélioration constante des prestations comptent parmi les buts primordiaux d'une telle certification.

La politique résolument orientée "Client" s'est vue récompensée en décembre 2003 par l'attribution de la certification ISO 9001-2008. En 2010, l'audit effectué par ESCEM-Tüv Rheinland a confirmé le renouvellement de la certification, la conformité et l'application du système de management de la qualité de la formation obligatoire pour voitures et motos ainsi que pour la formation professionnelle.

1.2. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers

1.2.1. Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg

Le dépassement en 2003 du cap de 400.000 véhicules immatriculés au Luxembourg a été synonyme d'un doublement du parc automobile au Luxembourg en pratiquement 25 ans. S'il a dès lors paru permis de s'attendre à que ce parc atteigne à moyen terme un certain niveau de saturation, il n'en est pourtant toujours rien. Nonobstant la crise économique, ayant tout particulièrement affecté au cours des deux dernières années le secteur et le marché automobile, le parc national des véhicules routiers a encore évolué à la hausse également en 2010, à raison d'une croissance de 1,8 % par rapport à 2009.

Pour le détail de l'évolution du parc des véhicules routiers, voir l'annexe VI sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.2.2. Le contrôle technique

En 2010, le nombre total de contrôles techniques, toutes catégories de véhicules confondues (hormis les contrôles routiers, dont il sera question à part au chapitre suivant), s'est porté à 392.215 contrôles, dont 343.715 contrôles primaires et 48.500 contrôles complémentaires à la suite du rejet préalable de véhicules en raison de défectuosités ou de non-conformités techniques majeures.

L'année 2010 a été tout particulièrement marquée par une reprise du nombre de véhicules neufs vendus au Luxembourg (après l'année de crise 2009) et dès lors aussi des contrôles techniques afférents (+ 5,2 %). Par ailleurs, c'est la croissance du parc national des véhicules routiers (de 1,8 %) qui a donné lieu à une hausse concomitante du nombre des contrôles techniques périodiques de 1,2 %.

Alors que l'importation de véhicules, tant neufs que d'occasion, avait continuellement progressé au cours des dernières années, ce marché paraît aujourd'hui en phase de mutation, avec une nette régression accusée en 2010. Très logiquement, cette évolution s'est répercutée de la même manière régressive sur le nombre des contrôles techniques afférents.

En 2004, le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 régissant le contrôle technique a introduit l'option pour le nouveau propriétaire d'un véhicule d'occasion ayant été immatriculé auparavant au Luxembourg de pouvoir renoncer de façon délibérée au contrôle technique de ce véhicule lorsque celui-ci est transcrit à son nom, à condition que le certificat technique ayant été délivré au propriétaire antérieur du véhicule soit toujours valable. Ainsi s'est-il fait que sur l'ensemble des 42.180 véhicules d'occasion (achetés au Luxembourg) et pour lesquels un dossier de transcription a été présenté en 2010, seuls 21.841 véhicules (soit 51,8 %) ont été soumis à un contrôle technique dans le cadre de leur transcription.

Depuis l'an 2000, le taux de rejet global moyen est resté globalement stable, ayant chaque année affiché une valeur dans une marge de 13 à 15 %. Il a en été de même en 2010, avec un taux se situant plus ou moins au milieu de la prédite marge.
Après sa légère hausse en 2009, le taux de rejet pour les véhicules nouvellement immatriculés est revenu en 2010 à ses valeurs usuelles, soit de l'ordre de 1,5 % pour les véhicules neufs achetés au Luxembourg et de l'ordre de 5,0 % pour les véhicules neufs importés de l'étranger.

A remarquer finalement que le taux de rejet pour les véhicules d'occasion vendus au Luxembourg (de l'ordre de 23 %) reste toujours nettement inférieur au taux de rejet pour les mêmes véhicules achetés à l'étranger pour ensuite être immatriculés au Luxembourg (de l'ordre de 28 %). Ce fait confirme la qualité supérieure des véhicules d'occasion disponibles sur le marché national par rapport à ceux offerts sur les marchés de la 'Grande Région', tout en prouvant par ailleurs également l'effet positif de la périodicité plus restrictive des contrôles techniques périodiques au Luxembourg sur la qualité vénale des véhicules qui y ont été mis en circulation pour la première fois.

En ayant passé de 16,2 % en 2009 à 15,5 % en 2010, le taux de rejet des véhicules soumis au contrôle technique périodique a légèrement baissé, pour ainsi se situer à la moyenne des dernières années.

En ce qui concerne l'évolution du nombre de contrôles techniques, la répartition des contrôles suivant le site de contrôle, la répartition des contrôles suivant le type d'opération , l'évolution du taux de rejet suivant le type d'opération et les défectuosités majeures, voir l'annexe VII sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.2.3. 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).

Au Luxembourg, les contrôles techniques routiers sont organisés en coopération entre, d'une part, la SNCT, dont les inspecteurs interviennent dans ces contrôles pour tout ce qui concerne le volet ' inspection technique ' et, d'autre part, l'Administration des Douanes et Accises, dont les agents sont pourvus des prérogatives légales requises soit pour verbaliser les chauffeurs des véhicules déficients par le biais d'avertissements taxés, soit pour immobiliser les véhicules qui présentent des défectuosités trop importantes pour pouvoir continuer leur trajet sans réparation préalable.

En 2010, il y a eu 32 contrôles routiers en 8 endroits différents, répartis sur pratiquement tout le territoire du pays. Ces contrôles ont porté sur 356 véhicules, dont 93 seulement (soit 26,1 %) ont été entièrement conformes aux exigences réglementaires, alors que 135

véhicules (soit 37,9 %) ont présenté des défectuosités ou des non-conformités majeures qui, dans le cas d'un contrôle technique 'classique' dans une station de contrôle, auraient engendré le rejet des véhicules en question. Si ce taux de "non-conformité" a été de 19,7 % pour les véhicules contrôlés immatriculés au Luxembourg, il a pourtant été de 44,0 % pour les véhicules contrôlés immatriculés dans d'autres pays que le Luxembourg.

Tous ces résultats justifient à grande suffisance tant les contrôles routiers eux-mêmes que des sanctions suffisamment dissuasives, afin d'éviter que les transports routiers internationaux ne deviennent une source potentielle d'insécurité ou d'accidents de circulation.

Pour l'évolution du contrôle technique routier, voir l'annexe VIII sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.2.4. L'immatriculation des véhicules routiers et la gestion du fichier national des véhicules routiers

En 2010, le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'est élevé à 114.435 opérations, soit une progression par rapport à l'année antérieure de 2,9 %.

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

Trois constats généraux se dégagent :

(1) après la régression considérable en 2009 du nombre des véhicules neufs immatriculés au Luxembourg (4.758 unités), conséquence de la crise économique globale qui avait alors affecté le marché automobile, l'année 2010 a de nouveau donné lieu à une progression de ce marché, de 4,9 % par rapport à 2009;

(2) après la régression continue, entre 2000 et 2007, du nombre des véhicules d'occasion vendus et immatriculés au Luxembourg, le renversement de tendance, qui s'était déjà manifesté en 2009, a continué en 2010, où le marché national des véhicules d'occasion a en effet connu une hausse de 969 unités, ou 2,3 %, par rapport à 2009;

(3) suite à l'internationalisation continue et progressive du marché automobile, le nombre de véhicules (neufs et d'occasion) achetés en dehors du Grand-Duché de Luxembourg - bien qu'ayant connu en 2009 et 2010 une régression de l'ordre de 25 % pour les véhicules neufs - s'est pourtant maintenu à un niveau élevé, avec toujours un véhicule neuf sur huit et un véhicule d'occasion sur quatre importés de l'étranger pour ensuite être immatriculés au Luxembourg.

1.3. Les homologations automobiles

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

En matière de certification, les activités de la SNCH se réalisent 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').

Au 31 décembre 2010, la SNCH a compté un effectif-personnel à titre permanent de 19 employés, dont 12,5 unités pour compte du département 'Homologation', 4,5 unités pour compte du département 'Certification' et 2 unités pour les nouvelles activités dans le secteur maritime.

1.3.2. L'homologation

Avec un total de 7.268 titres d'homologation délivrés, la SNCH a su retourner en 2010 au niveau élevé d'avant la crise économique, qui avait tout particulièrement touché le secteur de l'industrie automobile.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2010, une large majorité de 60 % ont été des homologations de base, 35 % des dossiers d'extension et 5 % des dossiers de révision d'homologations de base délivrées au cours des années antérieures. A relever qu'un taux important de certificats de base nouvellement délivrés est la meilleure garantie pour la pérennité de l'activité de la SNCH en matière de l'homologation, alors que les constructeurs automobiles sont tenus par les dispositions réglementaires internationales applicables de maintenir le dossier d'homologation d'un type de véhicule (avec toutes ses extensions et révisions) pendant tout le cycle de vie du véhicule en question auprès de l'autorité d'homologation qui en a délivré le certificat initial.

Parmi les constructeurs automobiles ayant eu recours et ayant fait confiance aux services et aux prestations de la SNCH figurent toutes les marques renommées de la construction automobile du Monde entier.

Les 7.268 titres délivrés en 2010 se sont répartis à raison de 55% sur des constructeurs européens, de 40 % sur des constructeurs d'Asie, de 4,5 % sur des constructeurs américains et de 0,5 % sur des constructeurs de pays divers des continents africains et australiens.

En 2010, le nombre des constructeurs-clients actifs de la SNCH a légèrement diminué à 689 unités, par rapport à 762 clients actifs en 2009 et 784 en 2008. La régression notée en 2010 s'explique du fait de la crise économique du secteur automobile, en général, ainsi que de la chute importante des activités automobiles en Chine, en particulier.

Quant aux perspectives d'avenir du "marché" de l'homologation, une compétition accrue entre les différents services d'homologation nationaux, l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale comme suite notamment aux fusions continues entre les grands constructeurs automobiles et non en dernier lieu l'adhésion de la Communauté Européenne aux Accords de 1958 et de 1998 de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (UN-ECE) continuent à être des facteurs à la base d'une stagnation générale du marché d'homologation au plan mondial. Au vu de cette situation, il est d'autant plus réjouissant et encourageant de pouvoir noter le maintien des activités d'homologation de la SNCH à un niveau élevé, et ce depuis plusieurs années de suite.

Grâce à sa politique visant l'amélioration continue de ses prestations de service ainsi qu'à sa collaboration directe, et dès lors très efficace, avec des Services Techniques renommés et performants (TÜV Rheinland Luxemburg, Luxcontrol et ATEEL), la SNCH réussit d'offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent et important. Les résultats de l'exercice 2010, confirmant les résultats excellents des exercices précédents, témoignent ainsi au mieux du bien-fondé de l'approche retenue et mise en œuvre par la SNCH et son personnel.

En ce qui concerne l'évolution du nombre de titres d'homologation délivrés, la répartition des titres d'homologation en Europe, la répartition des titres d'homologation au niveau mondial et l'évolution du nombre des clients « Homologation », voir l'annexe X sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

1.3.3. La certification générale

Dans le domaine de la certification, la SNCH a en général pu assurer une croissance par rapport à 2009, ce qui lui a permis de redresser la tendance négative des années précédentes.

Avec 449 certificats de conformité émis dans le domaine de la certification réglementaire, celle-ci a affiché une croissance de 6,1 %. Il reste pourtant à noter que l'évolution future dans ces secteurs reste incertaine, en raison tout particulièrement du passage possible de l'un ou de l'autre secteur du régime de certification par tierce personne neutre à un régime d'auto-certification.

En 2010, la certification de systèmes de management de la qualité (SMQ), sur base notamment des normes EN ISO 9001:2008 et EN ISO 13485:2003, a été marquée par une tendance de stagnation.

Dans le domaine de la certification en tant que ' organisme notifié ' (N° 0499), la SNCH, a toutefois su maintenir son activité à un niveau élevé. C'est tout particulièrement dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD) que la SNCH a définitivement pu redresser l'évolution négative qui avait dû être notée en 2007, pour afficher en 2010 un nouveau résultat record, depuis le début de ses activités dans ce domaine en 1996.

En ce qui concerne la certification dans le domaine de systèmes de management de la qualité (SMQ) et de la certification dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD), voir l'annexe XI sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

1.4. Les transports exceptionnels

En 2010, le nombre des autorisations délivrées en matière de transports exceptionnels pour emprunter le réseau routier national est resté plus ou moins constant par rapport à 2009. C'est ainsi que quelque 3.118 autorisations de transports exceptionnels ont été établies contre 3.088 en 2009. Aucun changement significatif n'est à noter quant aux dimensions et poids des transports exceptionnels.

A relever que la procédure d'autorisation de ce genre de transports, de même que les travaux d'organisation en vue de garantir un déroulement en toute sécurité, constituent un travail d'envergure, requérant une étroite collaboration entre le service compétent du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et ceux respectivement de l'Administration des Ponts et Chaussées, de la Police Grand-ducale ainsi que de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Ainsi en 2010, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées pas moins de 200 (220 en 2009) avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. Par ailleurs,

dans 199 (247 en 2009)) cas, les transports exceptionnels ont dû être accompagnés par une escorte de l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR).

Outre les autorisations pour les transports exceptionnels, diverses autres autorisations ministérielles ont été délivrées en 2010, voir l'annexe XII sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

1.5. Les activités au niveau de l'Union européenne

Le 26 juillet 2010, la Commission européenne a adopté une Communication sur *la sécurité routière « Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 »*.

Cette Communication qui se veut dans la lignée du troisième programme d'action européen pour la sécurité routière que la Commission avait présenté en 2003, avec comme objectif-cible de réduire de moitié le nombre des personnes tuées sur les routes de l'Union européenne à l'horizon 2010, met l'accent sur trois actions prioritaires, à savoir:

- renforcement de la coopération tout en misant sur les meilleures pratiques en termes de sécurité routière, en place dans les différents Etats membres ;
- mise en place d'une stratégie « post-accident » pour améliorer la prise en charge des blessés par des services de secours plus performants ;
- amélioration de la sécurité des usagers vulnérables.

En décembre 2010, ladite Communication a été entérinée sous forme de Conclusions sur la sécurité routière par le Conseil des Ministres des Transports. A relever à cet égard que, parmi tant d'autres mesures visant à améliorer la sécurité routière reprises dans lesdites Conclusions, les Ministres maintiennent l'objectif de réduction de moitié du nombre des tués sur la route d'ici 2020 et préconisent par ailleurs la fixation d'un objectif quantitatif de réduction du nombre des blessés, une fois une définition commune du terme « blessés » en place.

En matière de lutte contre l'insécurité routière, une avancée est à enregistrer dans le dossier de la *poursuite transfrontalière des infractions routières*. Lors du Conseil des Ministres des Transports en décembre 2010, un accord politique a pu être trouvé sur la proposition de directive afférente de la Commission européenne. Les Ministres se sont en effet mis d'accord sur le principe de la mise en place d'un système d'échange de données personnalisés pour faciliter la poursuite des contrevenants non résidents, système qui devrait recourir pour autant que possible aux structures d'échange d'informations existants. Le dossier est à présent pendant devant le Parlement européen.

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

1.6.1. Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Dans le cadre des attributions de la Commission de circulation de l'Etat, un groupe de travail ad hoc a entamé des discussions visant notamment:

- à simplifier la procédure d'approbation des règlements communaux (art. 5);

- à attribuer aux fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises les mêmes compétences en matière de recouvrement d'avertissements taxés que ceux des fonctionnaires de la Police grand-ducale.

Par analogie aux modifications projetées de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955, l'avant-projet de loi en instance de préparation proposera également de modifier la loi communale du 13 décembre 1988.

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

Parallèlement à l'élaboration de l'avant-projet de loi, le même groupe de travail de la Commission est en train de finaliser un avant-projet de règlement grand-ducal visant à modifier l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 entre autres sur les points suivants :

- adaptations des définitions, comme par exemple celle de voirie normale, du véhicule automoteur ou encore du véhicule historique (art. 2);
- adaptation de la liste des véhicules pouvant être équipés d'un avertisseur sonore spécial, lorsqu'ils sont utilisés en service urgent;
- adaptation de la liste de véhicules pouvant être munis de feux clignotants de couleur jaune;
- adaptation des illustrations des chapitres I « Signaux d'avertissement de danger » et chapitre II « Signaux de priorité » sont actualisés;
- introduction du principe de la fermeture éclair;
- suppression de l'obligation des véhicules de la Police, utilisés sur une autoroute dans le cadre de la recherche d'infractions en relation avec la vitesse, de faire usage de l'avertissement sonore spécial ou de feux bleus clignotants en cas de dépassement de la vitesse;
- introduction de la possibilité de circuler avec des plaque rouges émises par les autorités luxembourgeoises en-dehors du Grand-Duché sur le territoire des autres Etats signataires de la Convention sur la circulation routière.

1.6.3. Projets d'avis de la Commission de circulation de l'Etat

La Commission a entamé l'élaboration des deux avis de principe, concernant
- l'apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations,
- l'aménagement des arrêts d'autobus et autres infrastructures sur la voirie normale de l'Etat située hors agglomération.

L'avis concernant l'apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations a comme objectif de procurer aux autorités communales et aux bureaux d'études qui les épaulent des lignes directrices dans le cadre de leurs efforts de planification des agglomérations. Les règlements communaux de circulation, qui sont à considérer comme corollaire à la planification (p.ex. introduction de zones 30 km/h, zone résidentielles, etc.), en dépendent également. Une finalisation des travaux à courte échéance devient par conséquent une évidence

L'avis concernant notamment l'aménagement d'arrêts d'autobus sur la voirie normale de l'Etat située hors agglomération a comme objectif de fournir une vue d'ensemble, tant sur

l'aménagement que sur les mesures à prévoir en vue d'une sécurisation des infrastructures en question.

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

Au cours de 2010, la Commission de circulation de l'Etat a avisé quelque 130 règlements communaux à caractère définitif ainsi que quelque 150 de règlements communaux à caractère temporaire.

S'y ajoute que conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la Commission a traité 64 demandes d'accord préalable.

1.6.5. Consultation par les instances communales

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

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

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

2. Transports publics et chemins de fer

2.1. Les chemins de fer

2.1.1. Les initiatives législatives

Loi du 23 février 2010 sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange :

La loi comporte l'approbation de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les Ministres des Transports belges et luxembourgeois, et il prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la partie belge des lignes ferroviaires transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange.

L'inauguration des lignes transfrontalières susmentionnées a marqué une étape importante dans l'amélioration de l'offre commune des CFL et de la SNCB. En effet, il existe un grand besoin de mobilité dans cette zone, notamment pour grand nombre de travailleurs transfrontaliers et d'étudiants. Il s'agit également de relever le défi et de mettre en place les conditions pour une mobilité durable dans l'ensemble de la Grande Région afin de pouvoir maîtriser les flux des navetteurs dans le futur.

Le Grand-Duché de Luxembourg participe au financement de ce projet à concurrence d'un montant de 1.500.000 EUR pour subvenir aux frais encourus en Belgique en relation avec la construction, respectivement la reconstruction des points d'arrêts d'Halanzy, d'Aubagne et de Messancy, ce qui a permis de rendre encore plus performantes ces dessertes ferroviaires.

Règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances :

Le règlement grand-ducal contient une série de mesures qui doivent être prises en vue de la transposition en droit luxembourgeois de l'article 11 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et de la certification en matière de sécurité qui stipule que : « Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions. »

Au Luxembourg un système d'amélioration des performances n'avait pas été réalisé dans le passé avec l'argument que la mise en œuvre d'un tel système au Luxembourg, et sans

harmonisation au niveau international, entraînerait un certain nombre de situations conflictuelles et de litiges en raison de l'importance du trafic international sur le réseau ferré luxembourgeois. Le Luxembourg a ainsi, comme d'ailleurs maints autres pays, attendu la mise en place d'un système international d'amélioration des performances.

Etant donné que l'absence d'un système harmonisé au niveau international est avérée, le règlement grand-ducal constitue le cadre réglementaire pour définir un système national d'amélioration des performances.

La mise en place d'un tel système a notamment entraîné une modification du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

Enfin, l'Administration des chemins de fer instituée par la loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet la sécurité ferroviaire est chargée de l'application de la réglementation.

Loi du 6 mai 2010 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (augmentation de crédit pour le système de sécurité ETCS) :

La loi autorise le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'augmenter le crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains ainsi qu'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois et comprend deux parties, à savoir :

- Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains :

Afin de renforcer la sécurité des circulations ferroviaires à court terme, il a été prévu d'aménager un dispositif d'arrêt automatique au droit des signaux fixes susceptibles de commander l'arrêt aux trains conformément au catalogue des mesures d'amélioration de la sécurité mis au point par le bureau EMCH & BERGER mandaté à ce sujet par les CFL. Il a donc été décidé d'introduire en phase transitoire le système d'aide à la conduite MEMOR II+.

- Installation d'un système de contrôle de vitesse :

La deuxième phase du projet consiste dans l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS niveau 1 sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système correspond le mieux aux exigences du réseau luxembourgeois, qui se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes. Le réseau ferré luxembourgeois sera à l'échelle européenne le premier réseau complètement équipé du système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS.

Le projet bénéficie par ailleurs d'un concours financier de la Commission européenne.

Le niveau 1 du système en question permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d'un freinage incorrect à l'approche d'un signal à l'arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l'arrêt en amont du signal. Sur le réseau ferré luxembourgeois le système ETCS niveau 1 repose sur une transmission d'informations ponctuelles par balises.

Règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire :

Le règlement grand-ducal s'inscrit dans le cadre de la transposition de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité

du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne telle que modifiée par la directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009.

Le règlement grand-ducal fixe les conditions pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire sur le réseau ferré national dans le respect des dispositions de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Loi du 3 août 2010 concernant la régulation du marché ferroviaire :

La loi qui a été élaborée en collaboration avec l'Institut Luxembourgeois de Régulation s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et en particulier de la directive 2007/58/CE.

La loi arrête que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg, dénommé « régulateur ». Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Le régulateur est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non-discriminatoire. Les conditions d'accès au réseau ferré national ne doivent pas entraver le développement de la libre concurrence et le libre échange des personnes et des marchandises. Le régulateur doit être indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de tarification et de tout organisme de répartition et ce sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il doit être en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut formuler toute recommandation. Il est autorisé à établir des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire. Il donne en outre son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.

La loi a mis en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure le régulateur peut être saisi. Ensuite la loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. La loi prévoit que les décisions prises par le régulateur sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif.

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

Le règlement grand-ducal transpose la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté et s'inscrit dans le cadre des mesures d'exécution de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Loi du 17 décembre 2010 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (projet d'aménagement de la phase 1 de la gare périphérique de Howald) :

La loi concerne un projet ferroviaire de grande envergure, à savoir le projet d'aménagement de la phase 1 de la gare périphérique de Howald.

Le projet concerne la réalisation de la première phase de la gare périphérique de Howald qui implique du point de vue concept d'exploitation la réalisation préliminaire des installations suivantes :

- raccordement des voies 10 et 11 : installation d'un appareil de voies supplémentaire entre les voies 10 et 11 situé au Sud de la gare centrale ;
- adaptations au triage de Luxembourg (Howald phase 1a) : renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg Sud (voies 150 – 154) :
- adaptations de l'arrêt Howald (Howald phase 1b) : construction d'un quai à voyageurs unique (à long terme se rajoutera un deuxième quai).

Les coûts d'investissements projetés de la phase 1 se chiffrent à 42 878 500 euros.

2.1.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

Déclaration de Rotterdam du 14 juin 2010

Le 14 juin 2010, le Luxembourg a signé « la déclaration de Rotterdam sur les corridors de fret ferroviaires ».

La déclaration vise à « améliorer d'une manière générale le fonctionnement du transport ferroviaire de marchandises » par le biais d'une collaboration plus poussée entre commission européenne, pouvoirs publics, gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et sociétés de chemins de fer avec l'objectif d'éliminer les goulots d'étranglement qui se situent aux niveaux des infrastructures, des opérations, de la réglementation et des services.

Pour chacun des trois corridors, à savoir
le corridor A : Zeebrugge - Anvers/Rotterdam – Duisburg – Bâle – Milan – Genova,
le corridor C : Rotterdam – Anvers – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon – Bâle et finalement
le corridor F : Bremerhaven/Rotterdam/Anvers – Aachen/Berlin – Varsovie – Terespol – Kaunas
des objectifs précis seront définis en matière de régularité, de fiabilité, de qualité du service et de capacité dans le cadre d'une politique globale de transport durable.

Une des pierres angulaires de la déclaration de Rotterdam concerne « l'implémentation du système de sécurité ETCS sur les corridors fret », dont le corridor C qui passe par le Luxembourg. Le réseau luxembourgeois qui est actuellement déjà équipé à plus de 60 % du système ETCS sera le premier à voir son réseau équipé à 100 % en 2012. La mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ferroviaire fournira aux opérateurs une « infrastructure de transport de fret efficace et de grande qualité », les mettant ainsi en mesure d'offrir un service compétitif et de qualité sur le marché des transports de marchandises.

Schéma stratégique de la Mobilité Transfrontalière (SMOT) avec l'Allemagne et la Belgique

A l'image du schéma qi a été finalisé en 2009 avec la France, l'idée maîtresse consiste en effet à faire du « Schéma de mobilité transfrontalière » un outil opérationnel permettant de coordonner l'action des autorités organisatrices, ainsi que celles des acteurs concernés, dans une logique de complémentarité, d'attractivité et de performance. La démarche proposée intègre l'intermodalité au niveau transfrontalier entre les différents réseaux et modes de transport comme élément fondateur de la structuration de l'offre. Dans cet ordre d'idées le concept de mobilité se fera en deux phases :
phase 1 : diagnostic socio-économique et analyse des mobilités ;
phase 2 : nouvelles orientations pour le court, moyen et long terme.

Les premières réunions de travail ont eu lieu fin 2010.

L'amélioration de la relation voyageurs sur l'axe ferroviaire Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg

La lettre d'intention relative au renforcement de la coopération ferroviaire entre le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg qui a été signée à Virton le 9 mars 2008 a notamment confirmé la nécessité de réaliser le projet Eurocap-Rail conformément au plan d'investissement et au planning. Les Ministres des deux pays ont demandé d'examiner la possibilité de mettre en service aussi rapidement que possible des trains à temps de parcours réduit de la catégorie « IC » sur la liaison Bruxelles – Luxembourg et d'approfondir les conditions dans lesquelles il serait envisageable de mettre en œuvre des trains pendulaires sur la liaison Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg et au-delà vers la Suisse, tant en ce qui concerne l'exploitation des services de trains qu'en ce qui concerne les adaptations éventuelles à apporter à l'infrastructure, y compris sur l'équipement de sécurité et de signalisation. Ces études sont actuellement en cours.

Le TGV Est-européen

En ce qui concerne la deuxième phase de la ligne nouvelle (106 km) entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim près de Strasbourg, le lancement officiel des travaux a eu lieu le 18 novembre 2010 à Steinbourg.

La mise en service est actuellement prévue pour mars 2016.

Développement de la relation internationale par chemin de fer Luxembourg – Wasserbillig – Trèves – Coblence

Les discussions se sont poursuivies au courant de l'année 2010 au niveau gouvernemental afin que la mise à double-voie de la ligne entre Igel et Igel-Ouest soit réalisée comme initialement arrêté par les autorités allemandes.

Extension du service public vers l'Allemagne : Rheinland-Pfalz Takt 2015

Le concept d'exploitation « Rheinland-Pfalz Takt 2015 » est un concept de prestations de service public transfrontalières en trains interrégionaux (Regionalexpress) entre le Luxembourg et l'Allemagne. Le début d'exploitation est prévu pour décembre 2014.

Le futur client du « Rheinland-Pfalz Takt 2015 » rencontrera une offre à cadence horaire sur l'axe Luxembourg - Trèves - Coblence, ainsi que sur l'axe Sarrebruck - Trèves - Coblence, sans changement de train à Trèves. A cet effet, les trains circulant sur les deux axes en direction de Coblence seront fusionnés à Trèves. Dans le sens inverse, l'unité multiple venant de Coblence sera scindée à Trèves. Le client profitera d'un matériel confortable, de nouvelle génération.

Le concept sera réalisé par deux opérateurs différents, dont les CFL ; chacun des opérateurs étant responsable d'une partie déterminée du trafic. Les autorités compétentes pour l'attribution des prestations de transport sont l'Etat luxembourgeois et le « Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord » (SPNV Nord), chacune pour leur territoire respectif.

Depuis novembre 2008, le SPNV-Nord et les CFL se sont échangés pour élaborer des scénarios de collaboration concernant, entre autres, le concept d'exploitation, l'acquisition des véhicules et les relations contractuelles.

2.1.3. Les activités de l'Administration des Chemins de Fer

Division Interopérabilité et Sécurité

- participation aux réunions du Comité pour l'interopérabilité et la Sécurité Ferroviaire (RISC Committee) auprès de la Commission européenne. Ce Comité qui est composé de représentants des Etats membres, de la Commission européenne et de l'Agence ferroviaire européenne, a été instauré par la directive 96/48 et traite tous les sujets concernant l'interopérabilité et la sécurité dans le domaine ferroviaire ;
- participation à différents ″workshops″ traitant de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire organisés par la Commission européenne ;
- participation aux réunions des différents groupes de travail (STI Wagons, STI Locomotives et Véhicules Passagers, Reconnaissance mutuelle du Matériel roulant, Registre National des Véhicules, Règles Nationales de Sécurité, Entité en charge de l'entretien) auprès de l'Agence ferroviaire européenne à Lille ;
- participation aux réunions plénières des autorités nationales de sécurité européennes avec l'Agence ferroviaire européenne et aux ″workshops″ y relatifs ;
- participation aux réunions ayant pour objet l'adaptation du protocole BeNeFLuCh à la numérotation imposée par l'Agence ferroviaire européenne en application de la décision 2009/956 de la Commission européenne ;
- signature du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire de l'Allemagne, de la Belgique et du Luxembourg en date du 19 janvier 2010 ;
- signature du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels et à grande

vitesse entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire de la Suisse et du Luxembourg en date du 18 octobre 2010 ;
- établissement du rapport annuel de sécurité conformément à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;
- établissement d'un guide pour la demande d'un certificat de sécurité partie B conformément à l'article 7-2 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;
- gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de mise en service présentée par le constructeur SIEMENS en faveur de la série de locomotives ES64U4-H / HLE 18 construites pour le compte de l'entreprise ferroviaire belge SNCB ;
- analyse des dossiers et prise de décision face aux demandes d'autorisation de circulation à titre exceptionnel de matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois (176 affaires traitées) ;
- établissement d'une autorisation de mise en service pour un premier lot de 9 engins du type « ROBEL GKW 54.22 Ausführung 39 CFL » acquis par le gestionnaire d'infrastructure pour différents travaux de maintenance sur l'infrastructure ferroviaire ;
- deux avis favorables à une agréation de deux entités en tant qu'organisme compétent conformément au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire ;
- établissement de 5 autorisations de mise en service pour un ensemble de 9 automotrices tri-caisses du type TER2Nng acquises par les CFL ;
- achèvement de la procédure ouverte en 2009 relative à une autorisation de mise en service et d'immatriculation d'un premier lot de 60 wagons Modalohr de la société LorryRail au besoin de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou ;
- établissement des autorisations de mise en service et d'immatriculation d'un second lot de 45 wagons Modalohr de la société LorryRail au besoin de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou ;
- instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification de l'entreprise ferroviaire CFLcargo avec le concours du consultant externe PriceWaterhouseCoopers ;
- instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification de l'entreprise ferroviaire SNCF ainsi que de la demande concernant l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure (CFL GI) en cours.

Divisions Sillons

- attribution, pour la période horaire 2010, valable du 13.12.2009 au 12.12.2010, de 1.515 sillons dont 1.027 pour le trafic voyageurs et 244 pour le trafic fret. 240 sillons concernaient des parcours à vide et 4 sillons des trains de service. Ces 1.515 sillons représentaient 340.806 trains prévus de parcourir 8.007.842 km ;
- publication de 29 Avis-Horaires concernant 833 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2010 ;
- établissement de 568 Avis-Trains concernant 19.110 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5) ;
- au total 343.600 trains ont réellement circulé et ont parcouru 8.090.502 km en 2010 ;
- horaire 2011 établi par la division « Sillons » de l'ACF, commençant le 13.12.2010 et étant valable jusqu'au 11.12.2010. 1.625 sillons ont été attribués dont 1.165 concernant des trains voyageurs, 237 des trains de fret et 223 parcours à vide ;
- émission de 2.982 avis-trains (court-terme) par le poste 24h/24h entre octobre et décembre.

Autres activités de la division « Sillons » :
- adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2011 ;
- participation à l'assemblée générale de RailNetEurope (RNE) à Vienne le 1er décembre, ainsi qu'à divers groupe de travail de RNE ;

- participation aux réunions du Forum Train Europe (FTE).

2.1.4. La sécurité dans l'entreprise CFL

Le renforcement d'une culture de sécurité constitue le fil directeur du plan d'action Sécurité dans le but d'assurer la sécurité des clients et des employés. L'organisation de la sécurité du Groupe CFL, reprenant les obligations et missions de chacun des acteurs, est décrite dans un document interne des CFL publié en mars 2010. La mise en place d'un réseau d'acteurs Sécurité dans chacune des entités et filiales des CFL a contribué au maintien du bon niveau de la sécurité.

La mise en place de systèmes de management de la sécurité auprès du Gestionnaire de l'Infrastructure et de l'Exploitation Ferroviaire, ainsi qu'auprès des filiales CFL assure la sécurité du transport des voyageurs et des marchandises.

En présence du Ministre du Développement Durable et des Infrastructures, le Groupe CFL a invité pour la deuxième fois à la « Journée Sécurité CFL » et environ 1.100 personnes se sont informées dans des ateliers de travail spécifiques sur des thèmes traitant les accidents de trajet, la sécurité d'exploitation ferroviaire, la santé et la sécurité au travail.

Dans le cadre de la journée Sécurité CFL, le service Sécurité de CFL cargo avait organisé l'atelier « Protection Travailleur Isolé » (PTI) afin de présenter ce nouvel outil aux collaborateurs. Le PTI est un appareil permettant d'améliorer considérablement le délai d'intervention de secours auprès d'une personne travaillant seule, cela grâce notamment à son système d'alerte avec géo-localisation.

De tels événements, complémentairement à des formations, des audits et des conférences de sécurité, ainsi que la maintenance et la modernisation de l'infrastructure, contribuent au maintien de la « culture sécurité » auprès des CFL.

2.1.5. La sécurité ferroviaire

Les indicateurs sécurité sont suivis sérieusement par les services, unités et filiales concernés avec le but de réduire continuellement le nombre d'incidents, tels que des dépassements de signaux ou des déraillements au triage de Bettembourg. Les incidents importants font l'objet d'une analyse par la méthode d'arbre des causes afin de définir des mesures correctives et préventives.

La majorité des actions d'amélioration de la sécurité ferroviaire définies dans le cadre d'une analyse de la sécurité ont été réalisées en 2010 et seront finalisées en 2011.

Des entrevues portant sur la sécurité ont eu lieu régulièrement entre les CFL et les entreprises/gestionnaires des réseaux ferrés limitrophes afin de s'échanger et de poursuivre la mise en place des systèmes de sécurité communs dans les zones transfrontalières.

L'état de réalisation de l'équipement de contrôle des trains ETCS (European Train Control System) niveau 1 de l'infrastructure en 2010 est d'environ 80 % ; avec uniquement la ligne Luxembourg – Kleinbettingen n'ayant pas été équipée. Concernant le matériel CFL, toutes les automotrices du type Z2 et trois locomotrices de la série 3000 sont équipées par le système ETCS. Une locomotive de la série 4000 et une voiture pilote « Dosto » en sont équipées en tant que prototypes.

Dans la séance du 13 décembre 2010, le Conseil d'Administration des CFL a marqué son accord pour passer une commande à Alstom pour la fourniture et l'installation d'un système de contrôle de vitesse européen unifié ERTMS/ETCS niveau 1 sur les locomotives du type 3000 et les automotrices du type TER2Nng. Le marché avec Alstom a été signé en date du 28 décembre 2010.

Dans le but de coordonner au mieux les actions de sauvetage en cas d'un incident/accident, les CFL et les corps des sapeurs pompiers ont organisé des séances d'informations sur les risques et des exercices pratiques, notamment à Syren et à Bonnevoie au Centre de Remisage et de Maintenance. Dans ce cadre 25 sapeurs pompiers professionnels de la Ville de Luxembourg ont été formés. Ensemble avec l'Administration des Services de Secours, les services concernés des CFL sont en train d'établir un guide pratique sur les modalités d'intervention des services de secours sur le réseau ferré luxembourgeois.

Le nombre des accidents aux passages à niveau a diminué de deux unités en 2010 par rapport à 2009.

Pour prévenir des accidents aux passages à niveau, les CFL ont démarré fin 2010 une campagne de sensibilisation s'adressant aux conducteurs d'automobiles afin de les sensibiliser à respecter le Code de la Route. Des dépliants ont aussi été distribués devant des lycées situés à proximité d'un passage à niveau. La campagne sera prolongée jusqu'en 2011.

Au cours de l'année 2010, cinq passages à niveau ont été supprimés, dont trois sur la ligne du nord (Mersch, Kautenbach et près de Bourscheid). Au total on note actuellement 138 passages à niveau. Le programme de suppression sera poursuivi au cours des années prochaines.

2.1.6. La santé et la sécurité au travail

Le nombre des accidents de travail aux CFL a été réduit pratiquement de moitié depuis 20 ans. Cette tendance est restée constante. En 2010, aucun accident mortel n'est à déplorer au sein du Groupe CFL.

L'année 2010 était marquée par une campagne de sensibilisation visant à informer le personnel sur les risques accrus d'être victime d'un trébuchement, d'une glissade, ou d'une chute. En effet, environ 30% des accidents de travail ont pour cause un trébuchement suite à une inattention en se déplaçant, en montant ou en descendant. Pour éviter de tels accidents, les gestes à adopter, par exemple tenir la rampe, regarder où on pose ses pieds, ont été repris dans des films d'information de courte durée pour sensibiliser le personnel concerné. En 2011, les services utiliseront les outils mis à disposition, y compris l'analyse par arbre des causes pour réduire le nombre des accidents par trébuchement.

Les livres 1, 3 et 4 des règlements sur la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires (« règles générales », « mouvements de manœuvre » et « interventions sur les véhicules ferroviaires ») s'adressant au personnel du Groupe CFL ont été révisés en 2010.

Comme les années précédentes, le personnel a eu la possibilité de se faire vacciner gratuitement contre la grippe. Depuis 2009, les CFL disposent d'un plan « pandémie » comprenant les procédures d'hygiène et les plans assurant une continuité des transports en cas d'une pandémie.

2.1.7. La qualité au sein de l'entreprise

Tout comme les années précédentes, de nombreux projets visant à améliorer la qualité du service offert aux clients ont été réalisés en 2010.

Du point de vue infrastructure, la construction et la mise en service de la gare de Belval-Université constituent la plus importante amélioration du service offert au client. Equipé de toutes les installations techniques d'accessibilité et d'information exigées par les clients de nos jours, l'arrêt de Belval-Université offre tout le confort aux voyageurs y inclus les personnes à mobilité réduite. L'installation d'un plan tactile de la gare, destiné aux personnes mal voyantes et reprenant toutes les informations pratiques concernant l'accès vers les trains et vers les installations en gare, constitue un réel progrès en ce domaine.

Notons aussi la construction du nouveau parking « Park & Rail » avec 670 emplacements en gare de Luxembourg. La nouvelle passerelle piétonne relie les quartiers de la Gare et de Bonnevoie tout en permettant l'accès direct à tous les quais en gare de Luxembourg. Ce fait permet une nette amélioration du flux de voyageurs, parallèlement à la mise en service des escaliers roulants et des ascenseurs dans le cadre de la rénovation de la gare de Luxembourg.

Concernant l'information des voyageurs en gare, l'élaboration d'une procédure optimisée en cas de travaux sur une ligne, permettra aux clients de mieux planifier leur trajet en fonction des contraintes dues au chantier. La mise en place de l'application CFL pour iPhone et autres smartphones, constitue une nette amélioration pour le client en ce qui concerne l'information sur les horaires, les services et d'éventuelles perturbations sur le réseau.

La mise en service et le renforcement de la cellule « réclamations et suggestions » permet de réagir au plus vite et avec un délai de réponse inférieur à 24 heures aux réclamations et aux doléances des clients.

Du point de vue confort et de l'offre de service, l'on doit noter la mise en service de 10 rames TER2Nng supplémentaires ainsi que la mise en place de la nouvelle liaison Longwy-Thionville de même que la mise en circulation de quatre trains par heure sur la ligne Luxembourg-Esch-Rodange.

2.1.8. La sûreté aux CFL

Les actions visant à réduire les actes d'agression et de vandalisme dans le transport public sont reprises dans un plan d'action Sûreté dont le suivi se fait par le Comité de Pilotage Sûreté. Ce comité de pilotage, présidé par le Directeur Général, auquel appartiennent les chargés de gestion et les représentants syndicaux, s'est réuni deux fois en 2010 pour faire le suivi des actions dans ce domaine.

Pour assurer une bonne coopération dans l'équipe sûreté dans les trains et les gares, les échanges théoriques et pratiques entre agents sûreté CFL et employés de la société de gardiennage «Brinks» ont été poursuivis en 2010.

De même, les CFL s'échangent régulièrement avec les forces de l'ordre afin de combattre le phénomène des agressions, trafic de drogues, vols et vandalisme.

En outre, les CFL continuent à participer activement au travail du Groupe «Sécurité dans les transports publics» sous la tutelle du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures. A ce sujet divers groupes de travail ont été créés.

Compte tenu du fait que le groupe de travail « toxicomanie et sans-abri » est présidé par les CFL, diverses réunions ont rassemblé les représentants des CFL, du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, de la Police Grand-Ducale, de la Ville de Luxembourg et des diverses associations caritatives agissant dans l'enceinte ferroviaire afin de développer un plan d'action social, lequel englobe toutes les démarches nécessaires en la matière. Citons à titre d'exemple l'intention de mettre en place en gare de Luxembourg un pôle sociétal exploité par les CFL en partenariat avec un acteur du milieu social à définir, projet soutenu par le groupe de travail.

Au niveau international, les CFL continuent à coopérer activement dans un réseau «solidarité», ce sous couvert de la «Charte Européenne Gare et Solidarité» à laquelle ont adhéré les entreprises ferroviaires de France, d'Italie, de Belgique, du Luxembourg, de Pologne et d'Espagne (nouveau membre à partir de 2010).

En 2010 les CFL ont adhéré au projet «HOPE» (HOmeless PEople in stations), lequel vise à instaurer, sous tutelle de la Commission Européenne, de nouvelles formes de coordination en vue d'aborder, dans les gares européennes, la «clientèle errante».

En effet, complémentairement aux actions de prévention (formation des jeunes, sensibilisation des utilisateurs du transport public, formation du personnel des CFL) ayant comme objectif la réduction des actes d'agressions et aux actions de répression (vidéosurveillance, équipe sûreté, présence des forces de l'ordre, …), les CFL en tant que réseau ferroviaire mettent l'accent sur l'exécution planifiée des actions solidaires dans l'enceinte des gares.

En 2010, diverses autorisations visant à réaliser la vidéosurveillance aux CFL ont été délibérées par la Commission Nationale de la Protection des Données (CNPD).

De ce fait diverses installations de vidéosurveillance (gare de Belval-Université, Dommeldange, Parking « Park & Rail » et passerelle en gare de Luxembourg, nouveau matériel autobus) ont été mises en service.

2.1.9. La protection de l'environnement aux CFL

Les parois anti-bruit d'une longueur totale de 1 200 m visant à réduire les nuisances sonores provenant du rail ont été mises en place à Bascharage et à Dippach. D'autres mesures de réduction des nuisances sonores ont été analysées et définies dans le groupe de travail « nuisances sonores provenant du rail » avec des représentants des CFL, de l'Administration de l'Environnement et du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures. La réalisation d'autres parois anti-bruit, qui nécessitera des études plus approfondies, est prévue à partir de 2011, notamment dans le cadre de la rénovation de l'arrêt à Noertzange et du viaduc Kennedy à Esch-sur-Alzette.

Les mesures de prévention préconisées dans les études environnementales réalisées dans le cadre des nouveaux projets font d'office partie intégrante de ces projets. Ceci vaut également pour les mesures de compensation de la nature comme dans le cadre de la construction de la mise à double voie de la ligne ferroviaire Luxembourg – Pétange. Ces mesures visant à la renaturation de la Mess et de la Chiers ainsi que de la plantation d'arbres ont été poursuivies en 2010 et seront prévisiblement finalisées en 2011.

2.1.10. Le transport de fret – CFL cargo

Evolution du trafic fret

Avec une augmentation de 19 % du tonnage transporté en trafic international (départ / arrivée) et de 12 % en trafic national, le tonnage total fret a accusé en 2010 une reprise significative par rapport à 2009. Après l'année 2009, où la crise économique avait frappé de plein fouet le secteur de la sidérurgie, les tonnages transportés par CFL cargo ont remonté considérablement sans pour autant atteindre le niveau de 2008.

La croissance au niveau des tonnes transportées concerne surtout les secteurs de la sidérurgie, des bois bruts et des matériaux de construction. En trafic import, on constate une forte progression des importations de ferrailles, de demi-produits et de bois bruts. Les exportations de produits sidérurgiques et de papier ont augmenté considérablement. En trafic intérieur, les augmentations de tonnage concernent les ferrailles, les demi-produits, les produits finis et les matériaux de construction.

L'expansion géographique des activités de CFL cargo a permis une augmentation plus importante des tonnes-km par rapport aux tonnes transportées avec 24,6 % de progression par rapport à 2009.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Périmètre international « open access » en 2010

Au niveau international, l'année 2010 a été marquée par une hausse des volumes transportés suite aux nouveaux contrats conclus par CFL cargo.

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

CFL cargo a consolidé les transports de coke au départ de la Pologne/Tchéquie vers la région Lorraine, transports qui avaient démarré au 3e trimestre 2009. Ces trains spots sont organisés en « open access » sur les parcours allemands et français. PKP Cargo ou CTL Logistics opèrent le trafic en Pologne, relayés par la suite sur la frontière polonaise-allemande par EKO Transportgesellschaft ou par CFL cargo Deutschland.

CFL cargo continue à transporter du bois brut à raison de trois trains par semaine depuis diverses gares de départ dans les Landes (F) vers Sanem au Luxembourg. Ce trafic, lors de son démarrage début 2009, représentait une nouveauté dans la coopération entre CFL cargo et SNCF puisque l'échange des trains ne se faisait plus à la gare frontière mais plutôt en gare de Lérouville. Actuellement, c'est à Woippy (F) que CFL cargo reprend le train en « open access ».

CFL cargo continue également le trafic de demi-produits entre Hagondange (F) et Schifflange (L), à raison de deux à trois trains par semaine en « open access ».

Pour ne citer que deux exemples de nouveaux trafics, CFL Cargo gère le transport de coke de la Pologne vers la région Lyonnaise, en collaboration avec Fret SNCF, à raison d'un train par mois. En décembre 2010, CFL cargo a commencé à transporter des trains spot de sucre. La reprise de ces trains se fait à Lérouville avec destination finale l'Italie. CFL cargo est responsable du transport de Lérouville à Bâle.

Développement d'un hub opérationnel en France

Depuis le 14 juin 2010, CFL cargo dispose de quatre voies pour les activités de consolidation à la gare d'Hagondange. Cette base opérationnelle en France permet d'organiser les flux régionaux et internationaux à Hagondange, ce qui aide à optimiser les sites Bettembourg triage et Belval.

En août, afin de pouvoir effectuer des services prestés entièrement sur territoire français, CFL cargo a créé une nouvelle filiale ensemble avec CFL Multimodal : CFL Fret Services France S.A. .

Dans le cadre du développement des dessertes locales autour de Hagondange, CFL cargo achemine aussi en sous-traitance des wagons pour le compte de SNCB Logistics et DB Schenker Rail.

Parmi les trains internationaux actuellement formés à Hagondange, il faut mentionner les neuf à dix trains mixtes hebdomadaires pour Bâle, à destination de la Suisse ou de l'Italie.

Trafics du réseau tertiaire en 2010

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

L'année 2010 a été marquée par une forte reprise de la production du client principal ArcelorMittal. CFL cargo, en pleine restructuration, a dû adapter à court terme son organisation et ses effectifs pour faire face à cette forte relance. A la fin de l'exercice 2010, CFL Cargo affiche 21 millions de tonnes-kilomètres pour le transport tertiaire.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Activités de triage en 2010

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

Après la reprise conjoncturelle courant 2010, le nombre de wagons triés au centre opérationnel à Bettembourg a augmenté de 11.000 unités par rapport à 2009 pour arriver à 204.556 wagons triés en 2010. Par rapport à la reprise des trafics, cette augmentation est moins prononcée, ceci étant dû à l'optimisation de certains trafics en trains entiers n'ayant plus besoin de passer par le triage Bettembourg.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Le département QSE de CFL cargo

La mission du département QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) est de définir l'organisation de CFL cargo dans le domaine de la sécurité, de la qualité et de l'environnement avec pour but essentiel de garantir la sécurité et la santé du personnel, le

transport des marchandises en toute sécurité, le respect de l'environnement, ainsi que dans le but d'atteindre les objectifs 'satisfaction clients' et 'rentabilité CFL cargo'.

Les activités QSE sont réparties en trois pôles :
- « Health et Safety » qui concerne les actions de sensibilisation, enquêtes, analyses de risques, projets d'amélioration spécifiques ainsi que le monitoring, l'encadrement et le conseil pratique, le tout lié à la santé et à la sécurité au travail.
- « Système de gestion de la sécurité et de la qualité (SGS et SGQ) », donc la gestion des documents du SMS et leur mise à jour, préparation OHSAS, relations avec les organismes de sécurité et de gestion de l'infrastructure dont entre autres la demande et la gestion des licences ferroviaires et certificats de sécurité.
- « Audits et Procédures Techniques » qui s'occupe de l'établissement du programme annuel d'audit et du calendrier des conférences de sécurité, suivi des constatations des audits et actions de suivi, ainsi que l'élaboration des procédures techniques dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

Fin 2010, une nouvelle équipe a été créée au sein du service QSE. L'Equipe Mobile Qualité-Sécurité assurera, à partir de janvier 2011, un accompagnement pédagogique permanent du personnel CFL cargo sur le terrain, permettant d'améliorer en continu les aspects sécurité et qualité des travaux effectués.

Les sujets principaux de ces contrôles et accompagnements dans le domaine de la qualité / sécurité sont :
- l'application correcte des procédures de travail et des consignes de sécurité ;
- la formation continue pratique dans l'environnement de travail du personnel ;
- la connaissance de la règlementation ;
- les risques auxquels sont exposés le personnel et les comportements préventifs à adopter.

Chaque mois, l'Equipe Mobile Qualité-Sécurité fixe des sujets favoris à communiquer au personnel lors de leurs contrôles et accompagnements.

Activités et projets Sécurité en 2010

CFL cargo a développé de multiples actions en 2010 afin de continuer à améliorer la sécurité et à sensibiliser ses collaborateurs à l'importance du respect des règles de sécurité. Outre les activités récurrentes, l'équipe Sécurité a géré plusieurs projets relatifs à la sécurité et à la santé au travail.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Protection des travailleurs isolés (PTI)

Le PTI est un dispositif portable qui émet un signal d'alarme en cas d'inclinaison/de position incorrecte. L'appareil intègre un GSM ainsi qu'un GPS afin de pouvoir venir au secours du porteur, même si celui-ci est incapable de parler. Le porteur peut également déclencher l'alarme manuellement en cas de détresse.

Pour les collaborateurs CFL cargo qui travaillent souvent seuls dans des endroits isolés, cet outil leur offre un moyen de communication et d'alerte en cas d'accident. L'appareil ne sait certainement pas prévenir les accidents, mais il peut aider à appeler de l'aide au plus vite pour ainsi réduire le temps de réaction en cas d'urgence !

Campagne de communication/sensibilisation "lieux de travail sans fumée de tabac"

La loi relative à la lutte anti-tabac exige que les employeurs prennent « les mesures nécessaires afin que les travailleurs soient protégés de manière efficace contre les émanations résultant de la consommation de tabac d'autrui. »

CFL cargo a donc mené une campagne de communication et de sensibilisation pour préparer l'interdiction totale de fumer à l'intérieur d'un local de travail CFL cargo, peu importe qu'il s'agisse d'un local dans un bâtiment ou d'un local clos 'externe' comme une locomotive ou une voiture de service.

Evaluation des risques liés au poste et à l'environnement de travail

Tout au long de l'année 2010, chaque risque a été évalué selon trois critères, à savoir :
- le niveau d'exposition au risque (durée d'exposition) ;
- le niveau de gravité du risque (conséquences probables) ;
- le niveau de protection (protections existantes).

L'évaluation des risques est faite en collaboration avec les responsables de chaque secteur. Le produit des trois critères est soumis à une comparaison de trois seuils. Selon l'importance de dépassement de l'un des seuils, un plan d'action est établi et des priorités pour les actions sont fixées.

Mise en place systématique des minutes sécurité avec choix des thèmes

La Minute de Sécurité quotidienne permet au Chef d'Equipe de rendre les collaborateurs attentifs à un thème lié à la sécurité au début de chaque poste. Cette Minute de Sécurité est une petite mais importante partie des efforts continus pour faire de la sécurité la première priorité.

En 2010, CFL cargo s'est efforcé de systématiser la Minute de Sécurité sur tous les sites. Pour faciliter cet effort, l'équipe sécurité a élaboré une liste de sujets pour les Minutes et/ou Conférences de Sécurité.

Evolution du SGS-SGQ en 2010

Le Système de Gestion de la Sécurité et de la Qualité (SGS-SGQ) de CFL cargo, introduit au 1er janvier 2009, a été recertifié lors d'un audit de contrôle exécuté par QualityAustria en avril 2010 selon la norme ISO 9001:2008. Par cette démarche, CFL cargo reste conforme aux exigences applicables aux entreprises ferroviaires opérant en trafic national et international. Ces certifications constituent également une référence par rapport aux clients et autres partenaires.

Au cours de l'exercice 2010, la documentation décrivant le SGS-SGQ de CFL cargo a été mise à jour pour tenir compte :
- des écarts constatés lors des audits internes et externes ;
- de l'adaptation progressive des structures internes et externes de CFL cargo dans le cadre du projet de restructuration, en particulier le Cargo Planning Center (CPC) et le Centre de Pilotage (ELS) ;
- de l'adaptation de la documentation aux exigences d'une gestion de sécurité et santé au travail des collaborateurs de CFL cargo selon les exigences de l'OHSAS 18001:2007.

La procédure de certification selon l'OHSAS 18001:2007 a été entamée en décembre 2010 par le biais d'un audit documentaire du SGS-SGQ exécuté par QualityAustria et passé avec succès par CFL cargo. L'audit de certification proprement dit aura lieu au printemps 2011.

Evolution des autorisations de circulation de CFL cargo en 2010

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

Audits externes sur la gestion de la sécurité de CFL cargo en 2010

Au-delà de l'audit de recertification de son SGS-SGQ et des audits internes réguliers portant sur le respect par le personnel des prescriptions de sécurité, CFL cargo a été auditée avec succès par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), remplissant les fonctions d'autorité nationale de sécurité en France, sur la gestion documentaire.

Des inspections ont par ailleurs été faites par l'EPSF sur la visite technique du matériel et sur la gestion des transports exceptionnels.

D'autres audits externes ont été faits par le client ArcelorMittal et par le sous-traitant Europorte, tandis que la maison-mère CFL a audité par le biais de son service QSE les fonctions de sécurité au sein du triage Bettembourg et la procédure de protection du personnel travaillant dans les voies.

Audits et Procédures Techniques en 2010

Audits

L'équipe Audits et Procédures Techniques (APT) établit le calendrier des audits de CFL cargo, en coordonnant les audits internes effectués par les auditeurs de CFL cargo et les audits externes effectués par des tiers (Quality Austria, EPSF, GR, CFL/QSE) sur l'activité CFL cargo. De plus, APT établit et gère le calendrier des conférences de sécurité des chefs dirigeants de manœuvre (CDM).

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

Procédures Techniques

Dans le domaine des procédures techniques, APT rédige des consignes concernant tous les aspects techniques du milieu ferroviaire. Il s'agit de consignes de sécurité et de consignes locales dont notamment celles sur les protections voies à Bettembourg et celles sur le procédé d'incorporation de transports exceptionnels dans les trains. Pour ce faire, APT participe à de nombreux groupes de travail (GT) pluridisciplinaires et réunions de concertation.

De plus, APT a complètement réorganisé le système de distribution des actes réglementaires émis par les gestionnaires d'infrastructures intéressant CFL cargo, afin d'en augmenter l'efficacité.

Autres projets relevant de la sécurité

Au cours de l'année 2010, 175 collaborateurs CFL cargo ont été formés au Plan d'Urgence Interne (PUI) du triage de Bettembourg.

APT participe également aux enquêtes suite à des incidents ou accidents et supporte les responsables des unités de production concernant les actions à entreprendre suite à ces événements.

Ressources humaines de CFL cargo

Personnel actif en 2010

En date du 31 décembre 2010, le nombre de collaborateurs CFL cargo s'est élevé à 482 unités (en équivalents temps plein - ETP), dont 69 unités originaires d'Arcelor Mittal, 148 de CFL et 265 de CFL cargo.

Cette répartition reflète une évolution constante du personnel propre à statut CFL cargo, ce qui vaut également pour la filiale Ateliers de Pétange, qui pour un total de 124,75 ETP affiche 53,75 ETP sous statut CFL et 71 sous statut CFL cargo.

En 2010, 88 nouveaux collaborateurs ont pu être recrutés, dont 58 pour CFL cargo et 30 pour les Ateliers de Pétange.

Ainsi en 2010 le personnel à statut CFL cargo dépasse en nombre le personnel à statut ArcelorMittal ou CFL. En 2011, CFL cargo continuera à intégrer et former du personnel propre et à retourner petit à petit des cheminots vers les CFL.

CFL cargo a embauché 44 demandeurs d'emploi, dont 34 issus du marché de l'emploi luxembourgeois. A remarquer également que sept salariés de Villeroy et Boch ont été embauchés suite à une bourse de l'emploi organisée par Villeroy et Boch.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Faits marquants de 2010

La première convention collective de CFL cargo est arrivée à échéance fin juin 2010. Grâce à un effort commun des syndicats impliqués et de la direction de CFL cargo, un accord de principe à pu être signé avant la fin de l'année. La convention collective a été prolongée pour une année supplémentaire allant du 01.07.2010 au 30.06.2011 et résultant dans une augmentation linéaire de 0,5% des barèmes des salaires pour le personnel à statut CFL cargo.

La filiale française CFL Fret Service France a été créée en août 2010 et 7 nouveaux collaborateurs ont pu être recrutés et formés, dont six agents au sol et un chef de site.

Formations en 2010

En vue de valoriser le capital humain et d'adapter les compétences des salariés aux exigences de leur fonction, la formation a de nouveau été dynamique et variée en 2010.

Plus de 500 séances de formation continue, y compris les connaissances de ligne et les conférences de sécurité, ont eu lieu en 2010. En plus de ces efforts réguliers de formation continue, une multitude de formations ont été déployées chez CFL cargo en 2010. 52 nouveaux collaborateurs ont reçu une formation initiale dans les métiers ferroviaires.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Restructuration en 2010

La restructuration, en cours depuis 2008, était en 2010 en phase finale et une phase de consolidation des nouvelles structures et de clarification des nouveaux rôles et responsabilités a été entamée.

Le Centre de Planification (Cargo Planning Center - CPC) a été intégré dans le département commercial. En associant plus étroitement ces deux services, il est possible de mieux intégrer la planification dans le processus de vente au temps opportun. Ceci permet d'optimiser les ressources dès la phase d'offre pour rendre les prestations plus efficaces.

Les activités « Vente » (Key Accounts) sont désormais réparties géographiquement en une direction commerciale Ouest, incluant la gestion de CFL Fret Services France et la liaison avec Sibelit, une direction commerciale Centre et key account ArcelorMittal Luxembourg ainsi qu'en une direction commerciale Est incluant CFL cargo Deutschland et CFL cargo Danemark.

Les activités du « Backoffice » du service Commercial (facturation des transports) étant principalement de nature financière, ce service rapporte désormais au Directeur Financier. Bien évidemment, la coopération étroite entre les services Vente et Backoffice reste en place.

Une nouvelle fonction « Stratégie », sous la responsabilité du Directeur Général, vise à assurer à long terme la viabilité économique et la pérennité de la société par un développement progressif des activités. Cette fonction définit les grands axes stratégiques notamment dans les domaines de stratégie commerciale et productivité opérationnelle. En plus, elle coordonne avec le comité fret CFL (directions générales CFL, CFL cargo et CFL Multimodal) toutes les activités fret du Groupe CFL, permettant à CFL cargo et à CFL Multimodal d'élargir leur portefeuille de services offerts aux clients.

Les nouvelles structures dans la Production, mises en place en 2009, ont été renforcées en 2010 avec la continuation des formations aux nouvelles fonctions.

Le Centre de Pilotage (Einsatzleitstelle – ELS) est l'endroit central pour toutes les décisions concernant les changements de dernière minute (retards ou annulations de trains, panne locomotive, maladie, etc.), afin d'assurer la qualité et la ponctualité des transports. En centralisant ainsi toutes les informations, l'ELS est le seul service qui dispose de toutes les variables à prendre en considération pour autoriser des changements dans les mouvements de trains.

Cette réorganisation permet à CFL cargo d'offrir un service orienté client, réactif et de haute qualité et, en conséquence, de pérenniser sa position compétitive dans le marché européen du fret ferroviaire.

Informatique

La 2e phase du projet Dispolino, à savoir la planification à moyen et court terme des trains, des locomotives et des conducteurs des engins moteurs, a été mise en production. De nouvelles interfaces avec la filiale CFL cargo Deutschland ainsi que la société-sœur CFL Multimodal ont été réalisées. L'application web de Dispolino a été agrandie pour permettre notamment aux clients un suivi en temps réel de leurs transports. Une nouvelle application Web appelée GTI pour la gestion des transports internes des usines d'ArcelorMittal a été mise en production. Toutes les locomotives de ligne de CFL cargo sont dorénavant équipées d'un équipement GPS.

Côté gestion du personnel, CFL cargo a entamé, après une analyse de marché, en fin d'année la mise en place du module de la gestion des temps de HR-ACCESS appelé GTA. Une première pointeuse se trouve en phase de test. Un système d'alerte et de localisation par GPS pour le travailleur isolé a été mis en place.

La gestion des contrats de transports, la tarification ainsi que le calcul des prix de transport (taxation) ont été basculé avec succès vers l'environnement SAP-SD. CFL cargo a contribué au développement de la plateforme internet de Xrail qui permet le suivi des wagons isolés au niveau international.

L'application Web AMELIOR gérant le processus de l'amélioration continue ainsi qu'une autre application gérant les cartes rapports des conducteurs de locomotives ont été mises en production.

Matériel de traction

Evolution du parc de locomotives en 2010

Au cours de l'année 2010, le parc de locomotives a évolué suite à 11 prolongations de location voir de nouvelles locations et trois mises hors service de locomotives.

Inventaire fin 2010

Au 31 décembre 2010, CFL cargo dispose en tout de 43 locomotives de manœuvre et 26 locomotives de lignes sur leurs sites à Luxembourg, au Danemark et en Allemagne du Nord.

Maintenance des locomotives en 2010

La maintenance de l'ensemble des locomotives du réseau primaire utilisées par CFL cargo au Luxembourg est assurée par le Centre de Remisage et de Maintenance des CFL. Les locomotives industrielles opérées sur les sites sidérurgiques et le réseau tertiaire (locomotives du type 100 et 300) sont entretenues à l'Atelier de Belval. La maintenance des locomotives allemandes et danoises est assurée par les ateliers de Niebüll, respectivement de Padborg. La maintenance des sept locomotives électriques 185 de MRCEdispolok est faite chez MGW.

La réfection du parc de locomotives de manœuvre du réseau tertiaire est en cours de réalisation; trois locomotives de type 300 ont déjà été révisées par un atelier spécialisé en Allemagne. Ce projet s'étend jusqu'en 2013 et prévoit la modernisation de neuf locomotives au total.

Performance des locomotives en 2010

Pour l'année 2010, les locomotives diesel de CFL cargo ont réalisé 167.000 heures de production et les locomotives électriques ont parcouru 1.190.000 kilomètres.

Pour l'année horaire 2010, 1.515 sillons de trains étaient alloués au 13 décembre 2009 dont 1027 au trafic voyageurs et 244 au trafic fret. 240 sillons étaient des parcours de service ou des locomotives circulant à vide. Ces 1515 sillons représentaient 340.806 trains prévus de parcourir 8.007.842 km.

Côté trains de voyageurs on note 288.940 trains ayant parcouru 7.165.340 km en 2010.

Au total quelque 38.619 trains de fret (CFL cargo et Sibelit) ont circulé pendant l'année 2010 et ont parcouru 680.573,30 km.

Pendant l'année 2010, l'opérateur SNCF FRET a fait circuler 1.901 trains avec 9.340,80 km pour l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Matériel remorqué fret

Evolution du parc commercial en 2010

Plusieurs changements au parc commercial ont été agencés en 2010 avec 162 nouvelles locations, 96 restitutions de wagons, 33 wagons vendus et 276 wagons loués à des tiers.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Composition du parc de wagons fin 2010

En fin d'exercice 2010, le parc du matériel remorqué fret de CFL cargo comptait un total de 4.356 wagons (3.927 à bogies ; 429 à 2 essieux), dont 1.353 wagons loués (en particulier des wagons Shimms et des wagons plats).

98,62 % de ces wagons, soit 4.296 unités, sont aptes au trafic international. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

Capacité de transport en 2010

En 2010, la capacité de chargement du parc de wagons CFL cargo est de 245.030 tonnes, ce qui représente une augmentation de 17.120 tonnes par rapport à 2009. La capacité moyenne par wagon est de 56,25 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 22,10 ans.

Wagons « inter-usines » en 2010

CFL cargo dispose également à la fin 2010 de 361 wagons « inter-usines » qui sont en circulation sur le réseau tertiaire et sur les voies d'usines.

Les filiales de CFL cargo

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

CFL cargo Deutschland

CFL cargo Deutschland GmbH, la filiale allemande de CFL cargo, est établie dans la région frontalière allemande-danoise, plus précisément dans la ville de Flensburg dans le Schleswig-Holstein. La firme fut créée le 1er janvier 2007 à partir de la section fret de la Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (neg).

CFL cargo Deutschland assure des trafics en Allemagne et en international, transportant essentiellement des matériaux de construction, de la cellulose, des produits chimiques, du bois, etc. Pour certains des trafics internationaux, CFL cargo Deutschland travaille en étroite collaboration avec les autres sociétés du groupe CFL cargo – avec CFL cargo Danmark pour des transports transfrontaliers entre l'Allemagne et le Danemark ainsi qu'avec CFL cargo au Luxembourg pour des transports dans la région de Trèves et vers la Lorraine.

Avec CFL cargo au Luxembourg, la filiale allemande organise également des trains internationaux, tels que les trains spot de coke/charbon de Pologne/Tchéquie vers Nancy dont CFL cargo Deutschland assure la traction de la frontière polonaise jusqu'à Trèves. Un autre exemple est le transport de demi-produits sidérurgiques de Hambourg et Duisbourg vers Trèves – trafic réalisé par CFL cargo Deutschland en tant que sous-traitant de CFL cargo qui reprend les trains à Trèves pour les amener en Lorraine et au Luxembourg.

Le résultat positif de CFL cargo Deutschland en 2010 est basé sur une forte augmentation de ses trafics notamment aussi due au développement des activités en Europe de l'Est.

L'expansion des activités vers l'Europe de l'Est a commencé en 2009 avec la réalisation de trafics transfrontaliers de la Pologne vers des clients en Allemagne. Entretemps, CFL cargo Deutschland réalise également des transports entre l'Allemagne et la Hongrie, la Slovaquie et la Tchéquie – transports dont elle assure la traction en Allemagne.

Suite à cette forte augmentation des transports de et vers l'Est, en particulier la Tchéquie, CFL cargo Deutschland a créé une succursale à Ostrava ainsi qu'un bureau à Decin. La succursale à Ostrava gère les transports en Europe de l'Est (Pologne, Slovaquie, Hongrie) tandis que le bureau à Decin gère les échanges dans la région frontalière entre l'Allemagne et la Tchéquie.

CFL cargo Danmark

CFL cargo Danmark réalise des transports dont l'origine et la destination sont au Danemark, transportant des matériaux tels que des matières chimiques, des produits sidérurgiques, des panneaux de bois aggloméré, du ciment, d'autres matières de construction, etc.

Ensemble avec les collègues allemands, CFL cargo Danmark réalise des transports dans la région frontalière Allemagne-Danemark et CFL cargo Deutschland reprend les trains à la frontière. Le trafic le plus significatif est un transport régulier de panneaux de bois aggloméré de l'Allemagne vers le Danemark.

En 2010, CFL cargo Danmark a su augmenter de façon conséquente son chiffre d'affaires et son résultat net.

CFL Fret Services France

En août, CFL cargo a créé, ensemble avec CFL Multimodal, une filiale en France: CFL Fret Services France. La société offre des prestations au sol telles que manœuvres, éclatement et formation de trains. Dans le cadre des activités CFL Multimodal, il est prévu d'ajouter désormais des services d'empotage de produits en conteneurs, d'entreposage de produits, etc. Les employés de la nouvelle structure travaillent exclusivement en France, sous contrat français.

Depuis la mi-juin 2010, CFL cargo utilise la gare d'Hagondange comme gare de consolidation. Cette base opérationnelle en France permet d'organiser les flux régionaux et internationaux à destination du sud, ce qui aide à optimiser les sites Bettembourg triage et Belval au Luxembourg.

Dans le cadre du développement des dessertes locales autour de Hagondange, CFL cargo achemine en sous-traitance des wagons pour le compte de SNCB Logistics et DB Schenker Rail.

Parmi les trains internationaux actuellement formés à Hagondange, il faut mentionner les neuf à dix trains mixtes hebdomadaires pour Bâle, à destination de la Suisse ou de l'Italie. Ces trains acheminent non seulement des produits sidérurgiques (coils d'Ebange, rouleaux de fil d'acier de Gandrange, poutrelles / produits longs du Luxembourg), mais également du papier et d'autres produits.

Ateliers de Pétange

Les Ateliers de Pétange S.A., filiale de CFL cargo depuis janvier 2008, sont en mesure d'offrir des prestations d'entretien du matériel remorqué fret à CFL cargo ainsi qu'à des clients tiers.

Afin de développer les activités des Ateliers de Pétange et de pouvoir saisir les opportunités de l'évolution du marché de la maintenance, les ateliers sont dotés depuis novembre 2010 d'une nouvelle structure qui repose sur trois piliers :

- activités de production dans les domaines d'entretien et réparations des wagons fret (de CFL cargo, Lorry-Rail, etc.) ;
- activités de finance ;
- nouveau service Vente responsable pour le développement des activités commerciales ;

Les Ateliers de Pétange proposent les services d'entretien préventif du parc des wagons à marchandises (organes de frein et essieux), l'entretien curatif (réparations) des wagons à marchandises avariés, y compris l'entretien des wagons hors de l'atelier par l'équipe mobile, ce qui permet d'obtenir une disponibilité accrue des wagons et l'économie des frais d'acheminement vers les Ateliers de Pétange.

En 2010, 7.162 wagons ont été réparés, dont 2.920 par l'équipe mobile des Ateliers de Pétange. Ceci représente une augmentation d'environ 8 % par rapport à 2009.

En 2010, les Ateliers de Pétange ont continué à réaliser l'entretien des wagons de type Modalohr de Lorry Rail circulant entre Bettembourg et Le Boulou. Les opérations d'entretien réalisées en 2010 englobaient les interventions des contrôles visuels et graissage sur la plateforme tous les deux mois, la vérification spéciale périodique des wagons tous les six mois, l'entretien préventif des essieux tous les 600.000 km ainsi que l'entretien curatif des wagons.

Les Ateliers de Pétange ont effectué des travaux de réparation pour 143 wagons Modalohr sur la plateforme de Lorry Rail à Bettembourg (39 wagons en 2009). Seuls 32 wagons ont dû être acheminés aux Ateliers de Pétange afin de pouvoir y être réparés (14 wagons en 2009). Les interventions sur la plateforme à Bettembourg ont permis à Lorry Rail de disposer d'un maximum de wagons pour les trafics, étant donné que les wagons ont pu rester dans les rames et ont pu être directement rechargés.

Les premières révisions essieux des wagons de Lorry Rail ont été réalisées à partir de début 2010.

Afin d'augmenter la capacité d'entretien des wagons de type Modalohr, les Ateliers de Pétange ont acquis un jeu supplémentaire de six vérins de levage, qui permettent de travailler sur deux wagons en même temps. Ceci a permis à faire face à l'augmentation de la charge de travail suite aux premières révisions et à l'accroissement du parc de wagons de Lorry-Rail.

Avec l'entretien des wagons de Lorry Rail, les Ateliers de Pétange acquièrent des connaissances dans l'entretien de wagons à très haut kilométrage étant donné que les wagons de Lorry Rail circulent en moyenne 300.000 km par an.

L'année 2010 a été une année durant laquelle les Ateliers de Pétange ont continué à accroître leurs compétences dans le domaine de l'entretien des essieux. Un agent a été formé en Allemagne pour acquérir la compétence de « Prüfaufsicht ». Cette personne a la responsabilité de superviser l'exécution des contrôles non-destructifs des essieux. Des agents supplémentaires ont été formés pour l'exécution des contrôles non-destructifs.

Après l'accident tragique de Viareggio en juin 2009, la formalisation et le développement des compétences dans le domaine des contrôles non-destructifs prend de plus en plus d'importance.

Les Ateliers de Pétange ont pour cette raison aussi investi dans de nouveaux équipements de contrôle.

Afin de faire face à l'accroissement de la charge d'entretien des essieux, l'amplitude de travail de l'équipe a été portée de 8 à 12 heures.

L'année 2010 a été marquée par l'arrivée d'un nombre important de nouveaux agents (30). En même temps, des agents avec le statut CFL sont retournés aux CFL. Ceci a pour conséquence que l'effectif des équipes d'entretien préventif et curatif a quasi complètement été renouvelé. Ce renouvellement avait commencé en 2008 avec la création de la société Ateliers de Pétange S.A. . Fin 2010, 71 agents travaillant aux Ateliers de Pétange avaient un statut privé et 55 agents avaient le statut CFL.

Le personnel d'encadrement des différentes équipes a fait preuve d'un engagement exemplaire en intégrant les nouveaux agents dans leurs équipes et en maintenant en même temps une production à un niveau élevé.

L'accroissement des compétences au sein des Ateliers de Pétange, comme celles décrites ci-dessus, sont indispensables pour pouvoir réaliser l'entretien sur les wagons à marchandises de tiers.

Cette démarche, qui a été entamée il y a déjà plusieurs années avec la certification ISO 9001 (2006 et 2008) ainsi que la certification comme atelier spécialisé en soudage (Schweißfachbetrieb – 2008), s'avère aujourd'hui juste, puisque les compétences des

Ateliers de Pétange permettront à la nouvelle structure commerciale d'offrir des prestations de qualité à de potentiels clients tiers.

Partenaire international

Le 18 février 2010, CFL cargo a rejoint l'alliance Xrail pour le wagon isolé – alliance dont le but est d'accroître sensiblement la compétitivité du transport ferroviaire du fret par wagon isolé. Les membres de l'alliance sont les sept sociétés de fret ferroviaire suivantes : CD Cargo (Tchéquie), CFL Cargo (Luxembourg), DB Schenker Rail (Allemagne, Pays-Bas, Danemark), Green Cargo (Suède, Norvège), Rail Cargo Austria (Autriche, Hongrie), CFF Cargo (Suisse) et SNCB Logistics (Belgique).

L'amélioration de la qualité du transport international par wagons isolés se fait par une optimisation opérationnelle des trafics internationaux par les différents partenaires Xrail, ceci au moyen d'outils informatiques communs, visant à garantir un délai maximal d'acheminement du wagon isolé au client sur les trajets Xrail.

Au courant de l'année 2010, CFL cargo a démarré les premiers trajets Xrail avec les partenaires Xrail des pays avoisinants. CFL cargo a également contribué au développement de la plateforme internet de Xrail qui permet le suivi de wagons isolés au niveau international.

2.1.11. Les Ressources Humaines des CFL

Le personnel actif

Au cours de l'exercice 2010, la société mère des CFL a embauché 162 agents auxquels s'ajoutent les reprises après un congé sans traitement ou un congé parental, de même que les reprises d'une filiale CFL pour arriver à un total de 213 agents.

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 129, dont 11 congés parentaux et congés sans traitement et huit transferts à l'Administration des Chemins de Fer, l'effectif sur place a connu une augmentation de 84 agents. A noter que l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 2.837 unités Equivalent Temps Plein (ETP), tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2010 s'est élevé à 2.921 personnes correspondant à 2.877,25 ETP.

Pour le Groupe CFL, l'effectif total s'élève à 3.579,75 ETP au 31 décembre 2010.

Voir l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Personnel retraité

A la date du 31 décembre 2010, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3668.

2.1.12. Les installations fixes et les équipements

Projets « Mobil 2020 »

Raccordement ferroviaire du plateau de Findel et de Kirchberg

Les études en relation avec ce projet ont été définitivement arrêtées en 2010. Le bureau d'architectes Steinmetz-De Meyer a remporté le concours d'architecte concernant la gare périphérique Kirchberg et les halls d'exposition.

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

Les études de la phase APD concernant les travaux de génie civil ont été réalisées à 70 % et ont portées sur la définition des travaux d'abattage de roche des tranchées rocheuses, sur le concept d'assainissement et d'évacuation d'eau, sur la définition des emprises à acquérir, sur les arrêts ferroviaires de Cents et Sandweiler-Contern qui sont à reconstruire ainsi que sur les ouvrages d'art routiers de croisement. Les dossiers de demande d'autorisation conformément à la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement et à la loi du 19 décembre 2008 relative à la protection et la gestion des eaux ont été finalisés et introduits auprès des autorités compétentes. Une étude de faisabilité concernant une extension de la double voie entre Sandweiler et Oetrange ainsi que la suppression des passages à niveau 59 et 60 a été réalisée.

Mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg

Les études de projet d'exécution des travaux de génie civil sont réalisées à 90 %. En 2010 ont été réalisées les études relatives aux ouvrages d'art des tronçons 3 (Dippach-Leudelange) et 4 (Leudelange-Hollerich), de même que les études relatives aux travaux de plate-forme du tronçon 4. Les études concernant les mesures compensatoires ont porté sur le volet renaturation du cours d'eau de la Chiers.

Les constructions ou reconstructions de l'ensemble des ouvrages d'art des tronçons 3 et 4 ont été réalisées à l'exception de l'ouvrage de substitution à construire dans le cadre de la suppression du passage à niveau 7 de Schleiwenhaff (problèmes d'acquisition de terrains) et du passage inférieur situé au point kilométrique 18,030 (attente d'une autorisation de la Ville de Luxembourg). Les travaux de plate-forme de la nouvelle voie entre Dippach et Leudelange ont été achevés et ont permis la mise en service de cette voie en octobre 2010. La reconstruction de l'arrêt de Dippach est achevée à 80 %. L'aménagement de la plate-forme de la nouvelle voie du tronçon 4 a été réalisée à 50 %. Les travaux de génie civil du tronçon Bascharage-Schouweiler ont été complètement achevés de même que les travaux de renaturation de la Chiers (mesures compensatoires).

La voie gauche a été posée entre Dippach – Reckange et Leudelange.

Les installations d'éclairage des souterrains, rampes, escaliers et abris ont été réalisées aux arrêts de Bascharage-Sanem et Schouweiler ainsi qu'aux souterrains situés aux points kilométriques 4,500 et 5,700. Aux arrêts de Dippach-Reckange et Leudelange, les travaux d'installations électriques sont en cours.

A l'arrêt de Dippach-Reckange, deux ascenseurs électriques ont été installés. La pose des poteaux caténaires a été réalisée entre Schouweiler et Dippach sur le côté gauche, et de

Dippach en direction de Leudelange sur le côté droit. Des adaptations des installations de traction électriques ont été effectuées dans le cadre de la mise en place de différents ouvrages d'art aux PK 16.100 et 16.555. La mise en service du nouveau poste décentralisé de Dippach-Reckange avec intégration au poste de signalisation informatisé de Pétange a eu lieu du 14 au 15 mai 2010.

La mise en service de la phase 1 de la mise à double voie Pétange-Luxembourg tronçon Dippach-Reckange vers Luxembourg – Hollerich s'est effectuée entre le 22 et le 24 octobre 2010. A partir de cette date les circulations se font par la nouvelle voie de gauche entre Dippach-Reckange et Leudelange et à double voie entre Pétange et Dippach-Reckange.

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

Les études relatives aux marquises et aux souterrains à voyageurs (travaux de finition) ont été finalisées. Pour la zone parvis les études ont permis de mettre en soumission les travaux de génie civil concernant l'extension de la zone piétonne et le déplacement de la gare routière régionale. L'élaboration d'une variante pour le projet de la verrière a permis d'obtenir les autorisation requises pour cet ouvrage. Les études concernant le parking en ouvrage ont été clôturées.

Les travaux de génie civil concernant la reconstruction des quais à voyageurs ont été achevés. La construction et l'équipement des nouvelles marquises des quais à voyageurs ont été poursuivis. Les travaux de finition des souterrains à voyageurs ont été adjugés et largement entamés. Une passerelle provisoire munie d'accès aux quais à voyageurs a remplacé la passerelle piétonne reliant les quartiers de la gare et de Bonnevoie. Les travaux de pose des infrastructures enterrées et de revêtement de sol de la zone piétonne du parvis de la gare (phase 1) ont été réalisés et terminés. Un parking en ouvrage a été construit et mis en service en novembre 2010.

Les équipements de téléaffichage et d'horloges ont été montés et mis en service.

Construction d'un nouveau viaduc Pulvermühle

Les études de projet d'exécution concernant l'ouvrage viaduc ont été réalisées à 70%, celles concernant l'ouvrage sur perré à 30%, de même que celles relatives à l'ouvrage du boulevard d'Avranches à 30%. Les plans d'exécution relatifs à la déviation des réseaux souterrains du boulevard d'Avranches ont été achevés à 90%. Une étude relative à la déviation de la piste cyclable PC 1 a été réalisée.

Une planche d'essai concernant les opérations d'injection du perré a été réalisée. Les travaux d'aménagement de l'installation de chantier et des chemins d'accès ont en grande partie été achevés. Une déviation de la piste cyclable PC 1 a été réalisée moyennant la construction d'un pont piétonnier enjambant le cours d'eau de l'Alzette. Des travaux de sondage et de recherche de réseaux enterrés au droit du boulevard d'Avranches ont été réalisés.

Gare de Luxembourg : Aménagements Têtes Sud et Ouest

Les études sur l'aménagement des voies en gare de Luxembourg, datant de 2005, ont été reprises en septembre 2010 et seront finalisées en 2011.

Les travaux de déplacement de l'ouvrage existant et de reconstruction d'un nouveau pont type bow-string à la rue d'Alsace ont été largement entamés.

Les travaux de reconstruction du passage supérieur de la rue Millewee à Luxembourg ont été entamés.

Nouvelle gare ferroviaire à Belval-Université

La gare de Belval-Université et le nouveau système de gestion technique centralisé à Belval ont été mis en service en septembre 2010.

Nouvelle antenne ferroviaire de Belval-Université à Belvaux-Mairie

Les travaux de la nouvelle passerelle Belval-Lycée ont débuté en 2010 et seront finalisés en 2011.

Tunnel ferroviaire Gaalgebierg

Les études APD en relation avec l'entrée en tunnel au niveau de Belvaux-Mairie doivent être revues pour tenir compte des nouveaux aménagements planifiés au droit de la Mairie de Sanem.

Arrêt provisoire Belval-Lycée

Les travaux ont commencé en 2010 et leur finalisation est envisagée pour la rentrée scolaire au nouveau Lycée Belval, soit en septembre 2011.

Modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen (projet EUROCAPRAIL)

Le levé topographique de la ligne de même que la campagne de reconnaissance géologique et la campagne de caractérisation des déblais de la ligne ont été adjugés et entamés. Les études d'APS concernant la reconstruction des arrêts, la construction d'un arrêt supplémentaire avec parking régional, la suppression des passages à niveau, l'aménagement d'une base de travaux nationale et la modification ou la reconstruction des ouvrages d'art de la ligne ont été largement réalisés. La définition des tracés de voie a atteint le stade APD.

Les études en vue de l'établissement de l'APD avec la proposition de déposer un projet de loi relatif à la modernisation et le renouvellement des installations de signalisation (aménagement d'un PSI en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et Mamer) et en vue de réaliser le projet suivant les estimations établies, sont en cours.

Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

La procédure de soumission pour la mission d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage a été lancée et l'ouverture des offres a eu lieu en date du 17 décembre 2010.

Projets en relation avec « Mobil 2020 »

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

Les études en relation avec la phase 2 du CRM ont débuté en novembre 2010.

Les travaux du CRM-Phase1 seront clôturés en début 2011, ceux du CRM-Phase 2 débuteront en septembre 2011 par le raccord de la partie Nord (faisceau R4). Les travaux concernant le raccord Sud du CRM, ainsi que l'aménagement du triage, ne commenceront qu'après la mise en service d'un nouveau poste directeur.

Installation d'un système de contrôle de la vitesse des trains

Étude, fourniture, montage, programmation et mise en service d'un système de contrôle de vitesse ERTMS / ETCS sur le réseau ferré luxembourgeois.

Mise en service de la gare de Pétange et du tronçon de ligne Dippach/Reckange-Pétange le 19 mai 2010, mise en service de la gare de Rodange le 25 octobre 2010, reprogrammation de la gare de Luxembourg le 17 novembre 2010 et mise en service de la ligne Sandweiler/Contern-Wasserbillig le 15 décembre 2010.

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

Les études géotechniques et de forage de reconnaissance du sol de fondation pour 31 sites ont été achevés et les travaux pour 14 sites sont en cours. 52 autorisations de construire ont été délivrées par les communes et 17 nouvelles demandes autorisations de construire ont été demandées auprès des communes. Six autorisations de construire en « zone verte » ont été délivrées trois nouvelles demandes d'autorisation de construire ont été demandées auprès du Ministère.

La commande concernant l'assistance pour planification technique, conseil en construction, conduite de chantier, métré en bâtiment et coordination des différents services a été adjugée. L'installation de mâts en béton pour 11 sites des stations de base a été réalisée. Le contrat-cadre pour la fourniture, la pose et la mise en service de bâtiments préfabriqués a été adjugé.

Entretien constructif

Renouvellement et entretien aux bâtiments et ouvrages

- Ligne du Nord

La remise en état de l'ouvrage du point kilométrique 47,072 comprenant notamment la mise en place d'une buse a été achevée. La reconstruction du pont enjambant l'Alzette (PK 46,930) comprenant la mise en place d'un tablier bow-string métallique a été réalisée à 85%. Le nouveau tablier a été mis en service en novembre 2010.

Les études d'avant projet sommaire concernant la partie CFL du projet de suppression du passage à niveau 20b de Lorentzweiler (construction d'un souterrain pour piétons et cyclistes) ont été finalisées.

Dans le cadre de la modernisation de la gare d'Ettelbruck, les études d'avant projet sommaire ont été entamées pour le réaménagement des quais à voyageurs et de leurs accès. Un levé topographique a été réalisé et la campagne de reconnaissance géologique a été adjugée et entamée.

Les travaux de suppression du passage à niveau 23a de Mersch comprenant la construction d'un souterrain pour cyclistes et piétons ont été largement entamés. D'importants déplacements de réseaux ont été réalisés préalablement.

Les études en vue de l'aménagement d'un parking dans l'ancienne cours à marchandises en gare de Lorentzweiler sont en cours.

Les études en vue de l'agrandissement et le réaménagement du parking P&R Troisvierges sont poursuivies. Une demande des autorisations est introduite auprès de la commune.

A Kautenbach, les travaux en vue de l'aménagement d'un parking P&R dans l'ancienne cours à marchandises sont en cours de réalisation.

Sur la ligne de Luxembourg à Wasserbillig, les études pour le remplacement du tablier du passage inférieur situé au point kilométrique 12,809 à Schrassig sont en cours.

Les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies en vue de la reconstruction de l'arrêt ferroviaire à l'entrée de la ville de Differdange. Un levé topographique détaillé a été réalisé et l'étude géotechnique a été définie et adjugée.

Les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies en vue de la reconstruction de l'arrêt ferroviaire et de la suppression des passages à niveau 13 et 14.

- Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen

Les CFL ont assisté la Ville de Luxembourg dans le cadre des études réalisées en vue de la construction d'un souterrain pour cyclistes au point kilométrique 4,139.

Les CFL ont assisté l'Administration des Ponts et Chaussées dans le cadre des études et travaux réalisés pour la reconstruction du passage supérieur supportant la route de Longwy au point kilométrique 4,235.

- Ligne de Zoufftgen à Luxembourg

Les études en vue de la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 11,615 (rue Armand Rausch à Fentange) ont été poursuivies.

Les études de faisabilité ont été adjugées et entamées en ce qui concerne la construction d'un nouvel arrêt « Stade national de football » à Livange.

Les études d'avant projet détaillé comportant notamment un levé topographique et une campagne géotechnique concernant la construction d'un passage supérieur et de ses routes d'accès en vue de la suppression du passage à niveau 4a à Bettembourg ont été finalisées.

Les études d'avant projet sommaire en vue de la reconstruction du souterrain à voyageurs dans le cadre de la mise en conformité de l'accessibilité de l'arrêt de Berchem pour les PMR ont été poursuivies.

- Ligne de Pétange à Luxembourg

Les travaux de construction d'un deuxième souterrain à voyageurs en gare de Pétange muni des équipements garantissant une accessibilité aux personnes à mobilité réduite ont été adjugés et entamés.

- Ligne Bettembourg – Esch/Alzette – Audun-le-Tiche

Entrée en ville de Schifflange :
Les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies en vue de la reconstruction de l'arrêt ferroviaire et de la suppression des passages à niveau 91, 91a et 92 par un passage inférieur et un souterrain pour piétons.

Suppression du passage à niveau 93 (Esch/Alzette) :
Les études d'avant projet sommaire ont été poursuivies.

Reconstruction de l'arrêt de Noertzange avec mise en conformité de l'accessibilité aux PMR de l'arrêt :
Les travaux de reconstruction de l'arrêt de Noertzange comprenant la construction d'un nouveau souterrain pour voyageurs munis des équipements garantissant une accessibilité aux PMR ainsi que la reconstruction des quais à voyageurs (nouvelle hauteur de quai de 55cm), du mur de soutènement longeant la rue de la Gare et des accès aux quais ainsi que la pose de murs anti-bruit ont été largement entamés.

Construction d'un nouvel arrêt à Schifflange :
Les études d'avant projet détaillé et la mise en soumission des travaux de génie civil en vue de la construction d'un nouvel arrêt à Schifflange (cité Soltgen) ont été réalisées.

- Ligne de Noertzange à Rumelange

Arrêt de Kayl :
Les études relatives au renouvellement du quai à voyageurs ont été relancées.

- Ligne de Berchem à Oetrange

Les travaux de reconstruction du passage inférieur situé au point kilométrique 2.746 ont été réalisés par autoripage.

- Construction d'une plate-forme intermodale de ferroutage à Bettembourg

Extension du terminal pour conteneurs. Aménagement d'une aire de stockage sur l'ancien site « CATRA ». Des travaux de finition sont à réaliser. L'aire de stockage est en service. Les voies adjacentes 167a et 167b ont été renouvelées. Les travaux pour l'aménagement d'une installation d'éclairage et de distribution électrique ont été adjugés.

- Triage Central de Bettembourg-Dudelange

Des études en vue de l'installation d'un contrôle d'accès côté entrée Sud et du côté Dudelange-Burange ont été réalisées.

Les études concernant le renouvellement complet avec élargissement du chemin carrossable longeant le triage central côté Sud jusqu'au passage supérieur de l'autoroute A13, sont en cours.

Le réseau tertiaire

Une installation d'éclairage des voies de remisage a été aménagée sur le site Differdange.

Des études pour la conception de nouveaux accès aux sites appartenant au Fonds du Rail ont été entamées.

Les travaux de modernisation de platelage sur le viaduc de Differdange et des travaux de confortement des palées ont été réalisés.

Renouvellement et modernisation aux installations de voie

- Ligne Luxembourg – Wasserbillig

Tronçon de ligne Luxembourg-Oetrange. Abaissement de voie au PN 59 par méthode traditionnelle. Gare de Sandweiler. Sécurisation de la voie 302 sur environ 1000 m par un remplacement de traverses en bois.

- Ligne Bettembourg – Dudelange

Renouvellement de voie courante en traverses béton B70 entre les points kilométriques 2,450 et 3,350 (±900 m') avec assainissement de plateforme.

- Ligne Bettembourg – Esch/Alzette

Remplacement de ballast HF en pierres naturelles par dégarnissage mécanique entre les points kilométriques 4,100 et 7,020 (voie droite et voie gauche sur environ 2.800 m'). Renouvellement de la voie avec remplacement de ballast HF en pierres naturelles entre les points kilométriques 8,200 et 9,000 (voies 501 et 502) en gare d'Esch/Alzette.

- Ligne Luxembourg – Troisvierges

Renouvellement complet de la voie avec remplacement de ballast HF en pierres naturelles du tronçon de ligne entre Michelau et Kautenbach sur environ 7.000 m', ainsi que remplacement de ballast entre Ettelbruck et Bürden (voie droite sur environ 2.500 m') et en gare de Goebelsmühle (voie gauche sur environ 1.300 m')
Gare de Clervaux. Remise en état de la voie 703 et dépose d'installations de voie dans la cour de débord.

- Triage central de Bettembourg/Dudelange et Gare de Bettembourg

Renouvellement de dix appareils de voie et de 900 m de voie courante.

Dans le cadre du réaménagement du site Multimodal : Adaptations aux installations de voie par la pose d'un tronçon de voie et de trois appareils de voie supplémentaires et le renouvellement de deux appareils de voie existants.

- Ligne Pétange – Esch/Alzette

Repose de la voie Nord en traverses béton B70 en gare de Belval-Université.
Renouvellement par train de renouvellement avec remplacement du ballast HF en pierres naturelles par dégarnissage mécanique de la voie gauche entre les points kilométriques 6,500 et 9,800.

- Réseau tertiaire

Liaison Micheville :
Travaux d'adaptation et de modernisation d'installations de voie dans le cadre de l'aménagement du tunnel routier de la « Liaison Micheville » avec travaux de voie provisoires nécessaires pour garantir les flux de circulation lors de la construction de l'ouvrage et travaux de voie définitifs.

Site Differdange :
Renouvellement de la fixation des rails sur le viaduc Differdange et mise en œuvre de dispositifs de dilatation.

Sites divers :
Remplacement de traverses, de rails ou renouvellement de voie complet sur plusieurs tronçons de voie, ainsi que renouvellement de cinq appareils de voie.

<u>Adaptations et modernisation aux installations de signalisation, de télécommunication et de vidéosurveillance.</u>

- Réseau tertiaire

Site de Differdange :
Adaptations au Poste de signalisation dans le cadre de la modernisation des appareils de voie et ajout d'une voie supplémentaire à côté du poste directeur.

Site d'Esch/Belval :
Adaptations (phase transitoire) au poste de signalisation d'Esch/Belval dans le cadre du chantier Micheville.

<u>Passages à niveau</u>

Mise en service d'installations de sécurité BUES 2000 aux passages à niveau 119 et 116 à Colmar-Berg et au passage à niveau Q8 à Dippach-Gare. Suppression des passages à niveau 35, 36 et 36a sur la ligne du Nord.

Adaptation et modernisation des installations de traction électrique

Partie alimentation

- études d'implantation, de dimensionnement et de raccordement de la nouvelle sous-station à Bertrange ;
- dépose de la demande commodo/incommodo pour le projet de la nouvelle sous-station à Bertrange et pour la construction des postes à autotransformateurs de Leudelange et Mersch ;
- établissement d'un cahier des charges pour la construction des deux postes à autotransformateurs à Colmar-Berg et Drauffelt ;
- établissement d'un contrat-cadre pour la maintenance des conducteurs de protection aérien avec fibre optique ;
- établissement des consignes d'exploitation de la sous-station Walferdange et des postes à autotransformateurs de Dommeldange, Daerenbusch, Mertert et Hagelsdorf ;
- étude pour la mise en conformité des installations de mise à la terre des dessertes des embranchements Q8 et Shell à Bertrange ;
- réalisation des études de modernisation de la télécommande des postes asservis Rodange/frt. SNCB, Rodange/frt. SNCF, Rodange-Süd et Rodange-Nord ;
- réalisation des études de la télécommande des postes asservis Lorentzweiler-Süd, Lorentzweiler-Nord, Dippach-Nord, Dippach-Süd et des postes en Gare de Luxembourg ;
- réalisation des travaux aux postes asservis Saut de Mouton, Luxembourg-Triage/Sud et Hollerich, suite au basculement unique de la tension 3 kV DC vers 25 kV AC au triage de la Gare de Luxembourg ;
- mise en service des appareils de coupure de la nouvelle section de séparation (nouvelle voie) à Leudelange ;
- mise en service des appareils de coupure de la nouvelle section de séparation à Walferdange.

Partie caténaire

- Réseau électrifié

Etablissement des consignes frontalières de Mont-Saint-Martin – Rodange et de Zoufftgen – Bettembourg. Vérification de la géométrie de la caténaire par l'entreprise DEUTZER avec analyse des résultats et lancement des études rétives.

Etablissement d'une convention entre les CFL et la SNCF qui a pour objet de fixer les conditions de communication, de définir l'assistance technique et de fixer les conditions d'utilisation des documents communiqués.

Etablissement et audit des SMS (Système de Management de la Sécurité ferroviaire).

- Gare de Luxembourg

Remise à niveau des installations de traction électrique du pont « Büchler » jusqu'au viaduc de « Pulvermühle ».

Régularisation des caténaires des voies principales.

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre du remplacement de la passerelle reliant les quartiers « Bonnevoie » et « Gare ».

Remise à niveau des installations de traction électrique en vue d'un passage unique de la tension 3 kV DC vers la tension 25 kV AC sur les voies 76–83 au secteur triage.
Electrification de 2 branchements simples dans la courbe de raccordement Hollerich en 25 kV AC (voie No 500).

Passage des caténaires des voies 500, 76, 77 et 78 de la tension 3 kV DC vers la tension 25 kV AC.

- Ligne de Luxembourg – Troisvierges-frontière

Adaptation des installations de traction électrique suite au renouvellement de la voie droite du point kilométrique 48,090 au point kilométrique 50,640 et de la voie unique entre les points kilométriques 54,200 et 61,605.

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

Adaptation du plan de découpage électrique entre les points kilométriques 30,320 et 44,500 et installation d'un 2ième feeder négatif entre le poste AT de Mersch et le nouveau poste AT de Colmar-Berg.

- « Liaison Micheville »

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la construction de l'ouvrage « Liaison Micheville » de l'Administration des Ponts et Chaussées.

- Viaduc Esch/Alzette

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la réhabilitation du Viaduc d'Esch/Alzette. Remplacement de la voie à fixation directe des rails par la mise en œuvre d'une voie traditionnelle ballastée avec exécution de travaux connexes.

- Ligne Berchem - Oetrange

Adaptation des installations de traction électrique suite à la reconstruction du pont routier au point kilométrique 2,700.

- Ligne Noertzange - Rumelange

Adaptation des installations de traction électrique et remplacement des équipements du type caténaire avant 85 dans le cadre du réaménagement du quai et de l'abaissement de la voie en gare de Kayl.

- Gare de Kleinbettingen

Adaptation du plan de découpage en gare de Kleinbettingen suite à la demande du Service GR

- Gare de Noertzange

Adaptation des installations de traction électrique suite à l'installation d'une passerelle provisoire dans le cadre de la modernisation complète de l'arrêt (Projet PMR).

- Gare de Pétange

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

- CRM-PN (anciennement Ateliers Nord)

Modification des suspensions du fil de contact afin de pouvoir monter une plate-forme de travail entre les voies 1 nord (voie 231) et 2 nord (voie 232).

- Triage Central de Bettembourg/Dudelange

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la modernisation des appareils de voie N° 21, 23, 24, 25, 28, 32, 93, 95, 96 et 97

- Gare de Mersch

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la suppression du PN23a à Mersch.

- Gare d'Oetrange

Remise à niveau des installations de traction électrique en gare d'Oetrange entre les points kilométriques 11,200 et 12,700.

- Ligne Luxembourg – Bettembourg-frontière

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la modernisation du tronçon de ligne entre Bettembourg frontière (PK 0.000) et l'entrée de la gare de Bettembourg (point kilométrique 1,350).

2.1.13. Le matériel roulant

Le matériel de traction

Au cours des mois d'août 2010 jusqu'à décembre 2010, sont arrivées neuf des dix automotrices électriques à 2 niveaux complémentaires du type TER2Nng lesquelles avaient été commandées fin décembre 2008 auprès d'Alstom Transport.

Dans le cadre du «Rheinland-Pfalz Takt», les CFL ont passé en date du 7 octobre 2010 une commande à Stadler Pankow GmbH, filiale allemande du constructeur suisse Stadler, pour

la fourniture de huit automotrices tri-caisses bicourant (15+25 kV) à deux niveaux de type KISS pour un montant de 60 millions d'euros, avec une option supplémentaire pour 31 autres rames. La mise en service de ces nouveaux véhicules entre le Luxembourg et l'Allemagne est programmée dès fin 2013.

ETCS

Au cours des mois d'octobre et novembre 2010, le système de contrôle de vitesse européen unifié ERTMS/ETCS niveau 1 a été installé sur les engins prototypes locomotive électrique 4019 et voiture pilote 003. Des premiers parcours essais avec ces engins ont été effectués en décembre 2010.

Dans la séance du 13 décembre 2010, le Conseil d'Administration des CFL a marqué son accord pour passer une commande à Alstom pour la fourniture et l'installation d'un système de contrôle de vitesse européen unifié ERTMS/ETCS niveau 1 sur les locomotives du type 3000 et les automotrices du type TER2N-ng. Le marché avec Alstom a été signé en date du 28 décembre 2010.

Les moyens de traction et le matériel roulant voyageurs des CFL

Au 31 décembre 2010, les CFL disposent de 39 locomotives de ligne, de 14 locotracteurs et locomotives de manœuvre, de 45 automotrices et autorails, de 103 voitures, dont 20 voitures pilotes ainsi que de 9 voitures historiques mises à disposition du Service des Sites et Monuments pour des trains touristiques.

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.1.14. Les transports publics

La ponctualité

En ce qui concerne le trafic national pour 2010, le niveau de ponctualité des trains du service national est de 89,4 % (4,1 points inférieur à celui réalisé en 2009).

Pour 2010 le niveau de ponctualité total des trains (retard inférieur à 5', trafic national et international confondu) est de 87,30 %, ce qui représente une régression de 4,3 points par rapport au niveau réalisé en 2009.

En ce qui concerne le trafic international pour 2010 on constate une augmentation de 0,7 points du niveau de ponctualité par rapport au niveau réalisé en 2009, pour afficher 85,20 %.

La nouvelle réglementation en application depuis fin 2009 en cas de situation dégradée au niveau des installations fixes ainsi que les nombreux problèmes du matériel roulant au cours de l'année 2010 sont majoritairement responsables de ce résultat. Divers plans d'actions ont été retenus afin de redresser le niveau de ponctualité de tout le trafic ferroviaire.

Les transports publics par rail

Voir annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Le trafic voyageur international organisé en autonomie commerciale

Le chiffre d'affaires réalisé par tous les points de vente CFL – guichets des gares, Call Center, automates et agences de voyages accréditées – ainsi que par le biais du site Internet CFL au départ du Luxembourg vers l'ensemble des entreprises ferroviaires étrangères affiche pour l'année 2010 un recul de quelque 3,4 % par rapport à l'exercice antérieur, lui déjà marqué par l'impact des crises financière et économique.

Ce recul est essentiellement provoqué par le report du chiffre d'affaires généré par la vente des produits et offres hébergés dans l'inventaire français Résarail (TGV, Thalys, EUROSTAR et autres trains à prix global) par l'intermédiaire des agences de voyages sur un autre outil de distribution, non contrôlé par les CFL. Sans ce report, le chiffre d'affaires aurait même affiché une légère croissance de l'ordre de 1 %.

Les répercussions sur les trafics avec nos pays limitrophes - classés dans l'ordre d'importance du chiffre d'affaires réalisé - se soldent par les résultats suivants:

France:	- 9,10 %
Belgique:	+ 0,95 %
Allemagne:	+ 5,90 %
Suisse:	+13,00 %
Pays-Bas:	- 1,48 %

Les transports nationaux

En 2010 les comptages effectués tout au long de l'année par le service AV montrent que le nombre de voyageurs a augmenté de 4,31 % pour arriver à plus de 17,7 millions.

Recettes réalisées dans le cadre du Service Public

Le nombre de titres de transport de la tarification zonale, toutes catégories confondues, vendus en 2010 a augmenté de 14,94 % par rapport à 2009. Dans ce contexte, le nombre de billets vendus a augmenté de 18,46 %, tandis que celui des carnets a progressé de 6,67 %. Celui des abonnements a par contre diminué de 0,98 %.

Compte tenu de la croissance du nombre de titres de transport vendus, il va sans dire que les recettes réalisées dans le cadre du Service Public au cours de l'exercice 2010 ont progressé par rapport à 2009. Cette progression s'élève au total à 3,36% du chiffre d'affaires. Ainsi les recettes résultant de la vente des billets ont progressé de l'ordre de 15 %, celles de la vente de carnets de 6,35 %. La vente des abonnements nationaux a cependant connu une régression minime de 0,13 %.

L'augmentation des recettes en question

- s'explique par la croissance de 4,31 % du nombre des clients transportés en 2010 par rapport à 2009. Cette augmentation est en partie due aux intempéries des mois de novembre et de décembre 2010 qui ont rendu particulièrement difficile les déplacements en voiture. Néanmoins il faut noter que les comptages des voyageurs se font depuis l'année 2010 au moyen du logiciel RES adopté par les CFL en 2010 et que de ce fait la comparaison entre les chiffres livrés en 2009 par Ilres (extrapolation du mois d'octobre sur toute l'année)et ceux des CFL en 2010 peut contenir une certaine imprécision ;
- semble s'expliquer par le fait qu'au courant de l'année 2010 les moyens de contrôle des accompagnateurs de trains des CFL fût considérablement amélioré par l'équipement de ceux-ci d'appareils zineon 2+ ce qui a fortement augmenté le risque des clients d'être pris en situation irrégulière avec les abonnements e-go.

Dans le domaine de la sécurité au travail, le Service AV a
- géré l'application des procédures SMS ;
- participé à l'élaboration de la version N° 4 du SMS, mise en vigueur au 08.11. 2010 ;
- réalisé 16 audits de sécurité portant sur la réglementation d'exploitation technique du service d'accompagnement des trains ;
- procédé à 11 enquêtes d'incidents d'exploitation technique dans le service d'accompagnement des trains.

Dans le domaine de la réglementation, le Service AV a
- géré la documentation réglementaire pour accompagnateurs SNCF sur le réseau ferré luxembourgeois ;
- géré la documentation réglementaire pour accompagnateurs SNCB sur le réseau ferré luxembourgeois ;
- élaboré à l'attention du PAT des CFL une documentation délimitée l'Appendice à la réglementation générale de l'exploitation technique applicable sur le réseau ferré luxembourgeois ;
- élaboré à l'attention du PAT des CFL une documentation technique portant les voitures Wegmann ;
- élaboré les avis ad hoc nécessaires ;
- participé aux travaux de révision des consignes frontières voyageurs
  CFL – SNCB
  CFL – SNCF
  CFL – DB FG AG,
  CFL – DB Regio Südwest ;
- participé aux réunions annuelles de sécurité "Accompagnement" des EF partenaires,
- participé aux formations continues en matière de réglementation d'exploitation technique des EF partenaires.

Le Personnel d'accompagnement des trains

Pendant l'exercice 2010, il a été procédé à une procédure de recrutement. En date du 1er avril 2010, 14 nouveaux agents ont débuté leur stage.

Les stagiaires sont formés dans les domaines de l'exploitation technique, du commercial et du premier secours. En plus, on leur apprend un comportement correct par rapport aux clients agressifs ou atteints d'un handicap.

En dehors de la formation initiale pour les nouveaux stagiaires, chaque agent du personnel d'accompagnement des trains a participé à deux journées de formation continue. La première journée portait sur la sécurité ferroviaire tandis que la seconde journée avait comme but d'augmenter la sensibilisation dans le domaine "qualité de service".

Infractions tarifaires

En 2010, le poste de service s'occupant des infractions tarifaires a traité 5753 infractions au cours de l'année 2010 dont
52,41 % ont été régularisées par paiement
14,76 % ont été classées (insolvabilité, adresse erronée, cas sociaux, etc.)
32,83 % sont en cours de traitement

Les transports régionaux transfrontaliers

Tout comme en 2009, les crises économique et financière ont continué à influencer l'évolution du trafic frontalier de navetteurs professionnels durant l'exercice 2010 :

- la vente des abonnements mensuels FlexWay, destinés à la clientèle lorraine, a su être consolidée au niveau de l'exercice antérieur ;
- la vente des abonnements OekoCard, distribués par les CFL et la DB et destinés aux frontaliers allemands de la région de la Ville de Trèves, a stagné et se stabilise à 500 exemplaires par mois en moyenne;
- contrairement à l'évolution des deux produits ci-avant, la vente des cartes-train mensuelles SNCB–CFL, destinées aux navetteurs fer belges, affiche une légère croissance de quelque 1,05% par rapport à l'exercice 2009.

Les transports publics par route

Le service bus des CFL

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

Le personnel de conduite, au nombre de 181, est attaché à trois postes différents. 145 sont attachés au poste central de Luxembourg, 19 au poste isolé d'Echternach et 17 au poste isolé d'Ettelbrück.

Pendant l'exercice 2010, le personnel de conduite a totalisé 5.304.728 km.

L'atelier de réparation du Service Activité Voyageurs Bus a pour charge l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 62 autobus, tous équipés par systèmes de localisation par GPS, et 227 véhicules de service.

2.2. Les transports publics par route

Conformément à la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, par son Département des Transports, est en charge de la planification, de l'organisation, de la gestion et du contrôle des transports publics.

L'exploitation des transports publics par route est assurée par la Ville de Luxembourg pour les lignes urbaines sur son territoire, par le Syndicat des TICE pour les lignes régulières fonctionnant entre les 9 communes du Sud du Grand-Duché et par 32 entreprises d'autobus privées pour les lignes régionales du RGTR (Régime Général des Transports Routiers), sur base de contrats de concession de transports publics, signés avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Tandis que la Direction des Transports Publics au Ministère du Développement durable et des Infrastructures est en charge directe de l'organisation et de la gestion du RGTR, elle assure la coordination, sur base de conventions, avec l'offre des réseaux locaux exploités par la Ville de Luxembourg et le Syndicat des TICE.

2.2.1. Le Régime Général des Transports Routiers

2.2.1.1. L'Organisation

Suite à l'entrée en vigueur au 1.01.2009 des nouveaux contrats de concession conclus avec les 32 exploitants privées pour une durée de 10 ans, la nouvelle formule de rémunération a pu être mise en application avec effet au 1er janvier 2010.

En attendant l'application conforme des critères de qualité dans les transports publics par route, prévus dans les prédits contrats de concession à partir de 2011, une retenue d'un pour cent sur l'ensemble de la rémunération des prestations du RGTR a été opérée pendant toute l'année 2010.

2.2.1.2. L'Exploitation

303 lignes publiques et scolaires d'autobus du RGTR desservent au total 638 localités, dont 64 dans les régions frontalières de nos pays voisins.

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

2008 : 43.107.364
2009 : 45.444.085
2010 : 41.787.622 *****

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

2008 : 116.869.853
2009 : 124.648.822
2010 : 111.660.000 *****

***** *Depuis le 1er janvier 2010, les prestations des autobus des CFL ne font plus partie du Régime Général des Transports Publics. Leur activité est gérée sur base d'un nouveau contrat de service public, comprenant l'ensemble de l'exploitation assurée par les CFL, aussi bien au niveau du réseau ferroviaire qu'au niveau du réseau routier (c.f. Service Bus des CFL).*

Un comptage des voyageurs de l'ensemble du réseau RGTR a été effectué début 2010, sous la régie de la Communauté des Transports. D'après ces résultats, près de 43.000.000 passagers par an utilisent les autobus régionaux du RGTR.

Suite aux contraintes budgétaires, l'offre du réseau RGTR n'a connu aucune évolution en 2010. La Direction des Transports Publics n'a pas émis de nouvelle édition « *Horaire Bus* » à la date usuelle du 1er mai.

2.2.1.3. Modification de l'offre des lignes publiques

Au courant de 2010, 470 chantiers routiers ont comporté des adaptations, voire réorganisations des lignes publiques d'autobus.

Au niveau de l'offre régulière, des renforts de capacité ont été réalisés aux heures de pointe des lignes 118 Trèves – Luxembourg, 197 Ottange – Rumelange – Luxembourg, 203 Differdange – Luxembourg et 300 Hayange – Thionville – Luxembourg.

La ligne 215 Bascharage – Luxembourg/Centre à été prolongée jusqu'au Kirchberg. La ligne 156 Perl (D) – Luxembourg à été supprimée.

Par ailleurs 44 arrêts d'autobus nouveaux ont été repris dans les tableaux d'horaires.

2.2.1.4. Les transports scolaires

Actuellement, l'offre de transport public par route du RGTR au Grand-Duché est renforcée par 109 lignes régulières qui ne fonctionnent qu'exclusivement pour les besoins des lycées et lycées techniques.

Sur ces 109 lignes, 269 autobus sont en service 180 jours par an (jours scolaires).

Il est entendu qu'une partie de la capacité des autres lignes publiques est également utilisée par les élèves aux heures de pointe.

Durant l'année 2010, des renforts de capacité ont dû être apportés aux lignes suivantes :

129 Roodt/Syre – Junglinster – Echternach
131 Grevenmacher – Limpertsberg
135 Grevenmacher – Niederdonven – Luxembourg
182 Waldbredimus – Remich – Perl (D)
233 Strassen – Luxembourg/Geesseknäppchen
312 Esch/L.T. – Mondercange – Reckange/Mess
560 Hosingen – Brandenbourg – Ettelbrück

Deux lignes nouvelles ont été créées en septembre 2010 à destination du Lycée de Rédange :

580 Feulen – Mertzig – Rédange
582 Bissen – Useldange - Rédange

En raison des retards à leurs arrivées aux lycées, dus au trafic routier dense, les horaires ont dû être avancés à leurs départs sur 11 lignes scolaires durant la période de septembre à novembre 2010.

2.2.1.5. Les transports transfrontaliers routiers

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

A partir du 1er septembre 2010, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a convenu avec les autorités des régions voisins de Lorraine, de Rhénanie Palatinat et de la Sarre, d'appliquer un tarif uniforme sur toutes les lignes transfrontalières et consistant dans un billet, valable 2 heures, un billet, valable un jour et un abonnement mensuel réseau.

Ces titres de transports sont émis et valables en zone I ou zone II, selon les distances parcourues sur le territoire étranger. Tous ces titres sont valables également sur les réseaux de transport public du Grand-Duché (CFL, RGTR, AVL, TICE).

L'offre de ces transports en 2010 s'est présentée comme suit :

France – Luxembourg

Entre la France et le Grand-Duché les services suivants sont exploités sur base d'engagements du Ministère du Développement durable et des Infrastructures luxembourgeois dans le cadre du RGTR, en coopération avec les opérateurs français SEMITUL (398/399) et TRANSFENSCH (300) :

300	Hayange – Thionville - Luxembourg
307	Ottange – Rumelange - Luxembourg
321	Villerupt – Esch/Alzette - Luxembourg
322	Redange – Belvaux – Esch/Alzette
398	St. Charles – Longwy – Mont St. Martin – Rodange
399	Saulnes – Herserange – Longlaville - Rodange
Meuse-Express	Pienne – Aumetz – Esch/Alzette- Luxembourg

Par ailleurs le parking P&R installé à la frontière de Frisange offre des services de transport vers Luxembourg/Centre et Kirchberg (ligne 172) et vers Howald – Cloche d'Or (ligne 319). La capacité du parking a été doublée en 2010.

Allemagne – Luxembourg

Compte tenu d'une offre limitée de communications par trains entre l'Allemagne et le Grand-duché, plusieurs lignes publiques d'autobus ont été créées déjà dans le passé, en vue de subvenir aux besoins de mobilité des quelques 35.000 frontaliers allemands.

Il s'agit des lignes suivantes :

116	Schweich – Sirzenich – Luxembourg
118	Trier – Mesenich – Luxembourg
132	Nittel – Grevenmacher – Luxembourg
134	Konz – Grevenmacher – Luxembourg
155	Saarlouis – Mertzig – Luxembourg
156	Perl - Luxembourg
157	Saarbourg – Wincheringen – Luxembourg
158	Orscholz – Luxembourg
159	Losheim - Luxembourg
315	Nennig – Perl - Luxembourg
401	Bitburg – Echternach – Luxembourg
407	Prüm – Dasburg - Ettelbrück

La coopération transfrontalière au niveau de l'éducation scolaire a eu pour effet l'ouverture du premier lycée transfrontalier à Perl (D) en septembre 2007.

Deux lignes scolaires ont été introduites à cet effet au départ du Luxembourg et adaptées aux besoins en 2010.

178	Weiler – Frisange – Mondorf – Perl
182	Waldbredimus – Remich – Schengen – Perl

Belgique – Luxembourg

Les lignes d'autobus suivantes fonctionnent sur base d'engagements pris par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures luxembourgeois dans le cadre du RGTR :

330 Aubange – Athus – Pétange (toutes les heures)
218 Selange – Messancy – Luxembourg (heures de pointe)
815 Arlon – Colmar/usines
822 Bastogne – Colmar/Usines
537 Bastogne – Wiltz – Ettelbrück (toutes les heures)

Les lignes prémentionnées appliquent la tarification luxembourgeoise (tarif uniforme) sur tout le parcours.

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

Matériel roulant

Avec effet au 1er juillet 2010, une modification apportée au cahier des charges du RGTR prévoit une redéfinition des catégories d'autobus 5 et 6.

La catégorie 5 est réservée aux véhicules de 50 places assises, à plancher élevé (maximum 88 cm).

La catégorie 6 est réservée aux autobus de 44 places assises à plancher bas.

Cette distinction des catégories permettra désormais d'annoncer dans l'horaire officiel les lignes exploitées par des bus équipées en faveur des personnes à mobilité réduite.

Une nouvelle catégorie 11 a été créée, comprenant les remorques d'autobus, aptes à charger au minimum 44 passagers.

Des nouvelles catégories 6.1, 9.1 et 10.1 ont été introduites fin 2010, afin de permettre l'admission sur les lignes RGTR d'autobus hybrides.

Des offres spéciales de transports de nuit ont été réalisées sur une partie des lignes publiques régionales desservant la Ville de Luxembourg à l'occasion de la Fête Nationale et lors de la « Schueberfouer ».

2.2.2. Late Night Bus

En 2010, 250.000 € ont été mis a disposition pour l'allocation de subsides aux communes exploitant un service 'Late Night Bus', compte tenu des effets bénéfiques de ces services sur le comportement des particuliers face aux transports publics, d'une part, et sur la sécurité routière, d'autre part.

L'introduction d'un tel subside misait à inciter les communes à assumer leur responsabilité collective en matière de transports en commun, c'est pourquoi il a été retenu de subventionner les dépenses encourues par les communes pour un 'Late Night Bus', sans pour autant dépasser 0,75 € par habitant de la commune.

Dans ce même ordre d'idées, il est retenu que le ministère n'interviendra ni dans l'organisation, ni dans la coordination des différents 'Late Night Bus'.

Des 116 communes du Grand-Duché de Luxembourg, 82 communes, soit 71 %, ont bénéficié d'un subside de 219.454 € au total. Depuis 2005, le nombre de communes subventionnées a augmenté de plus de 60 %.

Type de service LNB	régulier	itératif	**total**	restant
Nombre de communes	25	57	**82**	34
Population	193 088	106 003	**299 091**	234 811
Subside demandé 2008	558 819 €	157 567 €	**716 386 €**	/
Subside accordé 2008	146 425 €	73 029 €	**219 454 €**	30 546 €

Afin d'éviter que les services offerts la nuit ne se limitent qu'à des courses spécifiques, les critères d'obtention d'un subside présupposent la prestation d'un service 'Late Night Bus' à caractère répétitif.

Les demandes introduites par les communes ont montré qu'il existe deux grands concepts de 'Late Night Bus', notamment le 'Late Night Bus' régulier et le 'Late Night Bus' dit *itératif*.

Le Late Night Bus régulier peut être comparé aux lignes de bus traditionnelles, offrant un service hebdomadaire et cadencé suivant des horaires fixes et valables pendant une saison ou un an. En effet, ce type de service se concentre exclusivement sur la desserte de la Ville de Luxembourg. Il est exploité par 25 communes regroupant presque 193.088 personnes, dont 45% sont des habitants de la Ville de Luxembourg.

Le nombre de subsides pour des communes offrant des services 'réguliers' n'a guère augmenté. Les demandes introduites montrent que les communes élaborent des transports coordonnés qui engendrent de considérables dépenses pour assurer une offre très performante.

En 2010, les dépenses par habitant varient entre 2 € et 12 € avec une moyenne de 4,62 € par habitant.

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

Les Late Night Bus dits itératifs se situent dans l'Est, l'Ouest et surtout dans le Nord du pays et les communes afférentes participent financièrement à des associations organisant des transports en commun suivant les besoins régionaux. Des courses sont organisées hebdomadairement, tandis que les trajets et les horaires varient selon les activités d'intérêt commun (bals, manifestations, etc.). Ce type de service est offert par 57 communes, ce qui fait en sorte une augmentation de 78 % depuis 2005, et regroupe 106.003 personnes. Un tiers des subsides ont été alloués au profit de ces communes.

En 2010, la participation des communes aux frais des services 'itératifs' regroupés selon leur région Nordspëtzt, Nordstad, Atert, Mëllerdall ou Musel se chiffre à environ 1,35 € par habitant.

2.3. Les transports effectués pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle

2.3.1. Les critères de base et la base légale

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

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

2. Conformément à l'article 8 de la loi précitée, l'organisation des transports en la matière incombe à l'Etat et plus particulièrement au Département des transports.

3. Par le vote de la loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée, l'Etat luxembourgeois a créé la base légale permettant l'institution de centres d'éducation différenciée, appelés à garantir à ceux des enfants de notre société qui ne sont pas à même de suivre l'enseignement normal, une instruction particulière adaptée à leur état.

4. Conformément à l'article 8 de la loi précitée, l'organisation des transports en la matière incombe à l'Etat et plus particulièrement au Département des transports.

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

1. Répartition des charges financières résultant desdits transports, à l'époque de la création du Centre de Logopédie (1968) :

   2/3 à charge du Ministère des Transports,
   1/3 à charge du Ministère de l'Education nationale.

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

3. Ce n'est qu'à partir de 1976 que l'Etat est revenu sur cette décision en mettant à charge du Ministère des Transports également le financement de ces transports qui se chiffrait à l'époque à 8 millions de francs luxembourgeois.

2.3.3. La situation actuelle

Depuis l'exercice 2000, le Ministère des Transports a continuellement accentué la nature des prestations.

- Ainsi, un nombre impressionnant de nouveaux foyers, écoles et centres spécialisés a été intégré dans les transports de l'espèce.

- La desserte d'Ecoles professionnelles et de Lycées a été améliorée dans l'intérêt des élèves handicapés physiques, la durée des courses ne dépassant que très rarement les 45 minutes.

- Dans le cadre de l'intégration scolaire, la desserte du préscolaire et du primaire, assurée dans l'intérêt des élèves de l'éducation différenciée et des élèves handicapés physiques, a été accentuée.

- On note de même une augmentation sensible des transports effectués dans le cadre des séjours d'observation de courte durée et s'étendant, en règle générale, d'une à trois semaines. Lesdits transports s'ajoutent à ceux programmés en début d'année scolaire et se chiffrent à quelque 900 unités par année scolaire.

- Par ailleurs, notre Ministère n'a pas manqué d'améliorer la qualité des transports organisés à des fins périscolaires (sportives et culturelles) dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et des élèves polyhandicapés.

- Finalement, toutes les demandes présentées dans le cadre de la réinsertion des travailleurs handicapés dans la vie professionnelle ont pu être satisfaites.

En guise de conclusion, les points suivants peuvent être retenus :

- Tous les Centres spécialisés bénéficient d'une desserte individuelle. Effet bénéfique : la durée des courses a été raccourcie très sensiblement.

- Il est veillé à ce que la durée des diverses courses ne soit pas supérieure à 45 minutes. Toutefois, un dépassement est admis dans des situations exceptionnelles (p.ex. : domiciles isolés d'élèves – convenance personnelle des parents d'élèves dans le choix de l'institut spécialisé).

- S'y ajoutent quelques rares courses dont la durée est supérieure à 1 heure. Il s'agit notamment de transports Nord → Centre/Sud ou vice-versa.

- Une attention particulière est prêtée à la qualité du matériel roulant. Tous les transports sont effectués au moyen d'un matériel roulant adapté, répondant aux critères sévères imposés du point de vue sécurité, confort et rapidité.

2.3.4. Les modalités de transport

a) du point de vue contenance :

- possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes normales ou de 3 chaises roulantes électriques à l'intérieur des minibus (9 places) ;

- possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes normales ou de 3 chaises roulantes électriques à l'intérieur des autobus (17 places assises) ;
- possibilité d'intégration et de fixation de 5 chaises roulantes à l'intérieur des autobus (30 places assises) ;
- possibilité d'intégration et de fixation de 12 chaises roulantes à l'intérieur des autobus (plus de 30 places)

b) du point de vue accès aux minibus et autobus :

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

Aux termes de la convention conclue entre les entreprises contractantes et le Ministère des Transports, l'ensemble du matériel précité [décrit sub a) et b)] est fourni par les entreprises contractantes.

2.3.5. Le conditionnement des transports

Depuis quelques années, les entreprises contractantes penchent vers un remplacement du matériel roulant après deux ans.

Ainsi, et pour le plus grand bien des personnes transportées, tous les transports sont effectués moyennant un matériel roulant de haut standard technique, offrant toutes les garanties en matière de sécurité, de confort et de rapidité.

2.3.6. Le matériel spécial supplémentaire

Le matériel spécial supplémentaire de fixation (des occupants) à la chaise roulante et dont il n'est pas question à la convention conclue, est fourni
- soit par la Direction de l'éducation différenciée pour ce qui est des élèves à l'âge scolaire,
- soit par les Instituts spécialisés pour ce qui est des adultes admis au transport.

Il en est de même pour des ceintures spéciales à l'attention des occupants malades (atteints p.ex. d'épilepsie ou d'hypotonie).

Pour les élèves placés en coquille, une ceinture de sécurité sous-abdominale est installée d'office par l'exploitant.

En cas d'insertion ou de réinsertion professionnelle, le matériel spécial supplémentaire de fixation à la chaise roulante sera fourni par le département de la Famille.

2.3.7. Les exigences contraignantes relatives au personnel de conduite

L'exploitant s'engage à ne mettre en service sur les autobus que du personnel ayant suivi les cours de formation arrêtés entre le Ministre du ressort et la Fédération luxembourgeoise des Entreprises d'Autobus et d'Autocars (FLEAA). Dans la mesure du possible (caractère facultatif), tel sera également le cas pour le personnel de conduite des minibus. Dans ses relations avec les occupants, le personnel de conduite doit être en mesure de s'exprimer au moins dans une des trois langues officielles du Grand-Duché, à savoir : le luxembourgeois, le français ou l'allemand.

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

La surveillance dans les autobus n'est pas du domaine du personnel de conduite des entreprises contractantes. Suivant les dispositions de la première convention conclue en 1992, elle incombe à la direction de l'éducation différenciée pour ce qui est des élèves en âge scolaire transportés.

Les élèves en âge scolaire transportés (primaire et préscolaire) portent obligatoirement sur eux une fiche d'identité plastifiée, avec photo récente, et munie des données suivantes :

- nom, prénom et adresse complète de l'élève ;
- adresse du Centre spécialisé fréquenté ;
- numéros téléphoniques privés et de service des parents d'élèves.

Ces fiches d'identité sont délivrées par les Centres concernés, desservis par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

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

Conformément à la demande des Ministres en charge de l'Education nationale, de la Famille, du Travail et de la Santé, notre Ministère se porte garant de l'organisation des transports suivants :

- transports vers les Centres d'éducation différenciée et les Centres de propédeutique professionnelle ;

- transports à des fins culturelles, sportives et éducatives dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés, dont notamment les transports entre leur domicile et le centre où ils sont inscrits, et les transports à des fins scolaires et périscolaires organisés dans ce contexte ;

- transports journaliers vers les écoles secondaires ou professionnelles dans l'intérêt des élèves handicapés physiques (égalité de chances) ;

- transports permettant l'insertion et la réinsertion des handicapés physiques dans la vie professionnelle (travailleurs handicapés), dont les horaires de travail ne concordent pas avec les horaires de classe des élèves de l'éducation différenciée (décision du

Gouvernement d'engager chaque année une cinquantaine de travailleurs handicapés dans les services de l'Etat) ;

- transports dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire), à la demande du Ministère de l'Education nationale ;

- transports effectués dans le cadre de programmes de thérapie et de rééducation fonctionnelle et physique ;

- transports spécifiques des Centres sociaux éducatifs de l'Etat en faveur de jeunes en mal d'insertion ou de réinsertion sociale ;

- transports en relation aux très nombreux séjours d'observation sur avis de la C.M.P.P. (Commission médico-psycho- pédagogique) ;

- transports du C.H.N.P. et des Ateliers thérapeutiques professionnels et de Formation des Adultes (tel le Blannenheem à Berschbach ou l'Institut pour Déficients visuels à Bertrange) ;

- transports de personnes présentant de l'autisme de grande dépendance ;

- transports pour les personnes qui suivent des cours de formation pour déficients visuels et pour mal-voyants de grande dépendance ;

- transports de personnes (cas graves) dépendant de la Fondation Alzheimer (divers sièges) ;

- transports en relation à la Pédopsychiatrie (enfants en très bas âge) (siège : annexe du Centre Hospitalier à Luxembourg) ;

- transports de la Ligue luxembourgeoise de Sclérose en Plaques ;

- transports des personnes atteintes de la maladie de Parkinson ;

- transports d'élèves handicapés physiques vers une multitude de lycées au Grand-Duché ;

- transports des Maisons d'Enfants de l'Etat ;

- transports de cas graves vers le Reha-Zenter au Kirchberg (Centre national de Rééducation fonctionnelle et de Réadaptation C.N.R.F.), à la demande de Monsieur le Ministre de la Santé ;

- transports spécifiques à des fins éducatives, culturelles et sportives au Grand-Duché et vers l'étranger, à la demande de Madame la Ministre de l'Education nationale et pour des raisons de sécurité ;

- transports occasionnels pour handicapés physiques et polyhandicapés, sur demande expresse des Centres concernés.

2.3.10. Les données statistiques

Extension progressive des lignes

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

- dont diverses courses ne fonctionnent qu'une ou deux fois par semaine ;
- dont diverses courses concernent l'insertion ou la réinsertion d'handicapés physiques dans la vie professionnelle ;
- dont diverses courses fonctionnent dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire).

Moyens de transport utilisés

	2008-2009	2009-2010
Minibus (9 places)	446	466
Bus (17 places)	61	46
Bus (30 places)	19	11
Bus (> 30 places)	19	15
Total	545	538

Clientèle transportée

a)	Nombre de personnes transportées	+/- 2'500 personnes par jour
b)	Séjours d'observation de courte durée	+/- 900 unités par an
c)	Changements d'adresse définitifs d'élèves	+/- 300 unités par an

	nécessitant le réaménagement intégral des trajets arrêtés en début d'année scolaire	
d)	Changements d'adresse temporaires d'élèves nécessitant le réaménagement partiel des trajets journaliers existants	+/- 500 unités par an

Les dépenses à charge du budget de l'Etat ont évolué comme suit :

2008: 33'630'204 €
2009: 34'800'000 €
2010: 34'000'000 € (provisoire)

Kilométrage journalier parcouru en 2009-2010 (courses régulières) :

+/- 75'000 km

2.4. Le Novabus

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

Il promeut ainsi l'intégration des personnes à mobilité réduite en leur offrant la possibilité du transport sur mesure, pour n'importe quelle activité de loisirs ou de culture, à partir de leur domicile vers la destination demandée à l'intérieur du Grand-Duché.

Le service Novabus a été créé en mai 2008. Il fonctionne 7/7 jours. Les bénéficiaires du transport Novabus doivent certifier leur invalidité en présentant leur carte d'invalidité de type B ou C établie par le Ministère de l'Intérieur.

Les véhicules utilisés sont des minibus (offrant 9 places assises) qui sont équipés d'une rampe pour faciliter l'accès par les personnes se déplaçant en chaise roulante. Depuis la fin de l'année 2010, 21 entreprises de transport différentes exploitent des services Novabus, à savoir :

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

L'évolution du coût à charge de l'Etat ainsi que du nombre de clients transportés se résume comme suit pour l'année 2010 :

	coût	clients
janvier	285 938,87	2 192
février	270 580,49	2 040
mars	351 956,43	2 571
avril	362 503,96	2 601
mai	360 557,80	2 459
juin	393 961,99	2 731

juillet	385 260,72	2 654
août	336 900,73	2 413
septembre	369 491,49	2 652
octobre	376 950,38	2 722
novembre	349 119,83	2 913
décembre	329 264,69	2 346
TOTAL	4 172 487,38	30 294

Le crédit budgétaire de 2 400 000,- € a donc largement été dépassé et des augmentations de crédit se sont imposées.

2.5. Les activités de la Communauté des Transports

2.5.1. Les activités de planification

La planification est un élément essentiel des activités du Verkéiersverbond. Ce domaine se concentre sur :

- L'encadrement de concepts de mobilité au niveau régional ;
- Le conseil en matière de lignes et de tarifs dans une optique d'optimisation de l'offre ;
- La collaboration dans de multiples groupes de travail.

2.5.1.1. Les concepts de mobilité

Durant l'année 2010 le Verkéiersverbond a participé à l'élaboration de plusieurs concepts de mobilité régionaux. Dans le cadre de ces contributions le Verkéiersverbond a pris part aux préparations de la mise en place d'un système de gestion de stationnement en tant que projet pilote dans les communes[1] du DICI (Développement intercommunal coordonné et intégratif). Au-delà, des représentants du Verkéiersverbond ont assisté à plusieurs « workshops » et comités techniques traitant les questions de mobilité dans la région DICI.

Concernant les conventions de la région des communes avoisinantes de l'aéroport[2] et de la Nordstad[3], le Verkéiersverbond a assisté à la préparation d'une soumission publique pour la réalisation d'un concept de mobilité dans les deux régions mentionnées. Le début de ces travaux est prévu pour 2011.

Comme prévu en 2009, l'élaboration du concept de mobilité de la vallée de l'Alzette[4] a été entamée en 2010. Le Verkéiersverbond préside le groupe de travail chargé par la réalisation dudit concept. Les travaux sont menés par le bureau d'études « komobile ». Le but du concept de mobilité est de faciliter les déplacements de tous les usagers, en liaison étroite avec le développement urbain des communes de la Vallée.

Ce concept doit définir à long terme un plan réaliste concernant le transport public, la circulation individuelle motorisée et les autres modes de transport, en adéquation avec un développement urbain intégré. Il doit notamment proposer des mesures pour l'amélioration de la situation actuelle et évaluer la future offre de circulation nécessaire en vue du

[1] Bertrange, Hesperange, Leudelange, Luxembourg et Strassen.
[2] Contern, Luxembourg, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange.s
[3] Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren.
[4] Convention entre les communes Lintgen, Lorentzweiler, Mersch, Steinsel et Walferdange.

développement constructif de villes de l''Uelzechtdall'. La réalisation du concept de mobilité est basée sur l'approche suivante :

- Des analyses de mobilité « tous modes de déplacement », dans le contexte général de la région.
- Une approche intégrée entre le développement urbain (Siedlungsentwicklung), l'évolution spatiale et le développement des paysages et des espaces verts par rapport à la demande de mobilité.
- Un travail en concertation avec les différents acteurs impliqués tout au long de la période de l'étude (communes, ministères ou administrations, les comités technique et politique de la Vallée).
- Le développement d'outils et de mesures concrets pour augmenter l'attractivité des transports en commun.
- Un concept de mobilité « taillé » sur le concept du développement spatial de la région.

Les impacts pour les habitants devraient se traduire par :

- Une augmentation de la qualité de vie (diminution des contraintes de circulation et des pollutions diverses) et de l'accessibilité aux différents modes de déplacement
- Une plus grande « marge de manœuvre » pour les nouveaux habitants et emplois
- Une réduction des déplacements en voiture particulière
- L'achèvement du concept de mobilité est prévu pour la fin mars 2011.

2.5.1.2. La promotion des transports publics dans la Grande Région

En 2010 le Verkéiersverbond, ensemble avec le Conseil économique et social de la Grande Région ont été les forces motrices dans le projet de réaliser une meilleure coordination et information de l'offre des transports publics de la Grande Région. Dans cet ordre d'idées, le Verkéiersverbond a rédigé un dossier d'introduction de projet du programme INTERREG IV. Ce projet regroupe entre autres les conclusions d'une conférence d'experts des transports publics de la Grande Région, qui s'est déroulé le 28 juin 2010 à la Chambre du Travail de la Sarre à Sarrebruck. Cette conférence était organisée par le Comité économique et social de la Grande Région (CESGR) avec la collaboration du Verkéiersverbond.

80 experts, parmi lesquels des spécialistes d'entreprises de transports et de communautés de transports venant de toute la Grande Région, ont participé à cette conférence. Parmi les thèmes abordés figurent les différentes conditions-cadres de la gouvernance, tout comme les divers modèles de financement.

Afin d'améliorer les transports publics de la Grande Région, la stratégie du Verkéiersverbond et du Conseil économique et social de la Grande Région se concentre sur trois volets :

- ***L'introduction d'une marque et d'une stratégie de marketing transfrontalière*** *entraîne une apparence commune de toutes les offres dans les transports publics transfrontaliers. Cette première étape sert à concentrer les efforts locaux et régionaux et de les présenter d'une manière cohérente.*

- ***L'introduction d'un groupe de travail*** *favorise la coopération entre les intervenants des transports publics dans la Grande Région et facilite la coordination des offres individuelles ainsi que la concrétisation de nouveaux projets dans les transports publics transfrontaliers.*

- ***L'introduction d'un système électronique d'information sur les horaires et les prix*** *qui comprend tous les modes de transport. La connexion la moins chère et la plus rapide devrait être mise à disposition de l'utilisateur moyennant l'affichage de cartes sur un site*

Internet. Sur ce portail, le client doit trouver aussi toutes les informations nécessaires sur les transports publics transfrontaliers dans la Grande Région. Même si pas toutes les régions disposent d'un horaire intégré, il est possible d'afficher les horaires de toutes les régions. Le but étant de construire une Centrale de Mobilité digitale de la Grande Région.

2.5.1.3. Le réseau de bus régional comme élément clé du transport public

Dans le cadre de l'établissement du projet de budget de l'Etat pour l'exercice 2011, le Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures a chargé le Verkéiersverbond d'analyser entre autres le réseau des transports publics par autobus. Cette analyse du réseau RGTR (y compris les lignes TICE, CFL et coordonnées (AVL)) s'est basée sur des données, disponibles depuis début mars 2010, issues de comptages exhaustifs effectués dans les bus du RGTR. L'objectif consiste à adapter l'offre des transports publics par bus aux besoins réellement constatés aussi bien au niveau de la capacité qu'au niveau des destinations.

Dans une première phase le réseau RGTR a été analysé selon l'utilisation générale des différentes lignes en fonction des plages horaires, de l'itinéraire et de l'offre parallèle entre le train et le bus. Se basant sur les résultats issus de l'analyse de l'utilisation, les lignes présentant un faible degré d'occupation sont révisées. Le Verkéiersverbond, en collaboration avec le Département des transports, a défini plusieurs critères d'évaluation afin d'élaborer des recommandations de restructuration de l'offre contestée. En conclusion, l'offre des lignes avec un faible taux d'utilisation a été adaptée en maintenant un réseau performant et un niveau élevé de qualité dans l'intérêt des usagers des transports publics.

Dans la deuxième phase de l'analyse du réseau RGTR, les autres lignes régulières de bus étaient évaluées. Ces travaux seront achevés début 2011.

Dans le cadre des réflexions d'intégrer des services à la demande dans l'offre du RGTR, le Verkéiersverbond a été chargé d'élaborer un système de transport à la demande en 2007 par le Ministre des Transports en fonction de l'époque.

Le projet a eu comme objectif de tester un concept de transport à la demande au niveau régional afin d'acquérir des expériences, à savoir comment un tel système puisse s'intégrer dans un concept de transport en commun national. Le projet pilote a pu faire ses débuts en juillet 2008 jusque fin juin 2010 dans le canton Capellen.

A la fin du projet pilote, le Verkéiersverbond avait rassemblé assez d'indices et les résultats vont être intégrés dans l'élaboration d'une restructuration du concept de bus national. Ces travaux ont été entamés et il est clair qu'à l'avenir un tel système de transport à la demande devrait être instauré dans les régions, où la fréquentation des lignes régulières laisse à désirer.

Le Verkéiersverbond remercie vivement les communes pour leur contribution financière et leur coopération productive tout au long de ce projet, ainsi que les utilisateurs pour leur participation au déroulement du projet pilote „Ruffbus Canton Capellen".

Voir carte en annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.5.1.4. Les groupes de travail

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

• Couloir bus
• Mobilité Douce
• Mobilité Réduite
• Sécurité dans les Transports Publics
• Commission tarifaire
• CESGR
• Comité des usagers
• Tourisme - Mobilité
• SMOT Belgique
• SMOT Saarland - Rheinland-Pfalz
• EU-Spirit
• E-Scheme

2.5.1.5. La promotion de formes alternatives de mobilité

Pendant l'année 2010, le Verkéiersverbond n'a pas manqué l'occasion de traiter le sujet « car-sharing », qui constitue une des nombreuses possibilités de promotion des mobilités alternatives. Nous avons participé à plusieurs work-shops et présentations, comme p.ex. « Mobilis 2010 » à Strasbourg et UITP à Bruxelles, conférences sur la mobilité urbaine en général, ce qui nous a permis d'acquérir un certain savoir-faire dans la matière.

2.5.2. La promotion de nouvelles technologies

2.5.2.1. Remarques introductives

Dans l'accord de coalition de 2009, le Gouvernement a consacré une section à sa politique de mobilité qu'il adoptera pour ses démarches futures. Il entend permettre aux usagers de *combiner* de façon optimale les transports publics et d'offrir des *chaînes de mobilité efficaces*; par ailleurs il souligne l'importance primordiale de la *qualité des connexions entre les différents modes de transport*. Le Verkéiersverbond identifie clairement quatre domaines qui sont étroitement liés à l'atteinte des objectifs précités et dans lesquels la télématique constitue un outil important :

1. l'information adéquate aux voyageurs
2. l'assurance de correspondances intramodales et intermodales
3. la mise à disposition d'outils de gestion et de supervision aux organisateurs, ainsi qu'aux exploitants des transports publics
4. la mise en œuvre d'une billettique électronique adaptée aux plus récentes évolutions technologiques

1. Information aux voyageurs

Les informations utiles pour les voyageurs sont les horaires, les correspondances possibles, ainsi que des messages contenant des informations générales et d'actualité du domaine des transports publics.
A des fins d'efficacité et de simplicité, il est important de ne publier que *sélectivement* les informations *utiles* et *spécifiques* aux différents endroits. Le fait d'informer les voyageurs de manière continue et efficace lors de leurs déplacements améliorera davantage l'image des transports publics, augmentera la confiance envers le système des correspondances et permettra ainsi d'améliorer la qualité du service en général. Cette amélioration de la qualité de service résultera à moyen terme dans une augmentation du nombre de voyageurs.

2. L'assurance des correspondances

L'assurance de correspondances intramodales et intermodales est atteinte en prenant en compte les données des déplacements des bus et des trains grâce à des systèmes de type ITCS2 et en faisant transiter ces informations à l'intérieur d'un réseau, et d'un réseau à un autre (bus-bus, bus-train, train-bus, train-train). Une telle assurance de correspondance pourra être appliquée aux points névralgiques de transfert intra- et inter-réseaux. Les critères d'assurance de correspondances ainsi que les délais d'attente sont à établir sélectivement avant leur mise en œuvre automatique ou semi-automatique.

Ces informations pourront d'un côté être utilisées pour informer les chauffeurs de bus et les conducteurs de trains d'attendre l'arrivée des voyageurs, désirant utiliser leur ligne ou leur train pour constituer leur chaine de mobilité, et bien sûr d'un autre coté pour informer adéquatement les voyageurs en déplacement.

3. La mise à disposition d'outils de gestion et de supervision aux organisateurs des transports publics ainsi qu'aux exploitants

En matière d'organisation quotidienne, les outils télématiques modernes permettront aux organisateurs des transports publics de superviser continuellement les déplacements en temps réel et surtout de réagir lors d'imprévus. Ainsi, il est possible de réagir en cas d'une avance ou d'un retard par rapport aux horaires par une intervention dans le pilotage des feux de signalisation lumineux. En cas de retard, il est possible de donner au bus une 'onde verte' afin de fluidifier le trajet.

4. La mise en œuvre d'une billettique électronique adaptée aux plus récentes évolutions technologiques.

Une billettique électronique adaptée aux plus récentes évolutions technologiques pourra répondre aux besoins des utilisateurs, des opérateurs et des critères de sécurité et d'interopérabilité nécessaire pour une mise en œuvre au niveau de la Grande-Région. Dans le cadre des préparations de la soumission publique pour les activités d'exploitation et de maintenance du système « e-go » (le système de billetterie électronique dans les transports publics), le Verkéiersverbond avait procédé à une analyse du système existant durant l'année 2009.

La phase d'évolution de la billetterie électronique « e-go » se caractérisera par la prise en compte des volets suivants :

– la modernisation du système ;
– l'introduction d'une nouvelle carte avec adaptation, voire augmentation de la sécurité au niveau central ;
– l'adaptation du système, afin de garantir une intégration optimale avec des systèmes similaires d'autorités organisatrices des pays voisins ;
– l'intégration du système de billetterie électronique dans le concept télématique des transports publics ;
– l'extension de la distribution de vente via internet (pour communes, revendeurs professionnels, particuliers).

Grâce à la mise en œuvre de nouvelles technologies de sécurisation, une utilisation multifonctionnelle de la carte permettra par exemple son intégration optimale pour une chaine de mobilité combinant les P+R et les transports publics.

2.5.2.2. Le schéma directeur pour l'évolution de la télématique dans les transports publics

Lors de l'analyse du système de billetterie électronique e-go, effectuée en 2009, il s'est avéré qu'il faut tenir compte du fait que la billetterie électronique ne constitue qu'un des domaines (ou champs d'action) de la télématique. Sommairement, la télématique dans les transports publics adresse plusieurs champs d'action : les systèmes d'aide à la gestion de l'exploitation ainsi que la collecte de données issues de ces systèmes, la transmission des données ainsi que les interfaçages, la gestion d'un recueil de données centralisé, l'information des horaires et autres informations de trajet aux clients, l'assurance de correspondances ainsi que les mesures pour réagir aux éventuelles anomalies, la billetterie électronique, l'archivage des données ainsi que l'évaluation des données, les processus transversaux de gestion de qualité.

Partant de ces connaissances, le Verkéiersverbond a mené durant l'année 2009 une réflexion approfondie concernant une analyse respectivement l'élaboration d'un concept télématique pour les transports publics. En février 2010, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a chargé le Verkéiersverbond de procéder à l'élaboration du schéma directeur pour la télématique dans les transports publics.

Le schéma directeur décrit la réalisation de la télématique dans le contexte des transports publics ; il décrit en détail les projets découlant des champs d'action et permet de les coordonner. Au-delà, il fournit des informations sur les coûts d'investissement et coûts de fonctionnement, ainsi que le positionnement chronologique de tous les projets jusqu'en 2015. Le schéma directeur constitue le cadre en matière de planification des projets, de spécifications techniques, voire de conformités, que les différents systèmes devront respecter afin de garantir une intégration parfaite au niveau national, tout en évitant des investissements redondants et des incompatibilités. En effet, la planification minutieuse offrira des opportunités en matière de synergies au niveau technique qui auront un impact favorable en vue d'une optimisation voire même une diminution des investissements.

2.5.3. La Centrale de Mobilité

La centrale de mobilité constitue la plate-forme de communication et l'enseigne du Verkéiersverbond. Les clients peuvent s'adresser à la centrale de mobilité pour toute question en rapport avec les transports publics. Au-delà, ils y trouvent un support en cas de problèmes ou de réclamations. L'horaire intégré est l'outil de travail le plus important des conseillers de mobilité et permet de fournir aux clients une information complète sur les possibilités et alternatives du déplacement d'une adresse à une autre.

La centrale de mobilité a pu se réjouir d'une fréquentation élevée et a marqué une présence lors de plusieurs manifestations en 2010.

L'événement phare de l'année 2010 a été l'ouverture en septembre de la deuxième antenne de la centrale de mobilité à Esch/Alzette, située dans la nouvelle gare Belval-Université.

2.5.3.1. L'horaire intégré – la pièce maîtresse de mobiliteit.lu

Le site « mobiliteit.lu » constitue la présence Internet de la centrale de mobilité qui peut se prévaloir d'une très haute fréquentation journalière. Il regroupe toutes les informations en matière de transports en commun et de mobilité douce. Le site permet aux clients non seulement de s'informer mais aussi de prendre contact avec les conseillers en mobilité, ou

bien de télécharger l'horaire intégré. L'horaire intégré permet à l'utilisateur de se faire composer à tout moment son propre trajet moyennant les transports publics. Il suffit de saisir les coordonnées (adresses ou arrêts) de départ et d'arrivée, ainsi que l'heure de départ et d'arrivée souhaitée. Aussi le système fournit-il les alternatives les plus intéressantes.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution du nombre de consultations de l'horaire intégré. Nous constatons encore une nette augmentation en 2010 par rapport à 2009. L'explosion des consultations en décembre 2010 avec un total de 640.951 requêtes est à imputer aux intempéries de neige et aux problèmes de circulation y liés. Notons également les pics de consultations en septembre, qui sont liés à la rentrée scolaire.

Voir graphique en annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.5.3.2. La centrale de mobilité en chiffres

La centrale de mobilité a encore pu augmenter son activité.

Le premier tableau ci-dessous retrace l'évolution des contacts recensés à la centrale de mobilité de 2009 à 2010, en distinguant entre le contact direct via le guichet et les requêtes par téléphone ou par courrier électronique. On peut constater une nette tendance à la hausse des contacts par téléphone et par e-mail.

Statistiques des contacts à la centrale de mobilité 2009/2010

	2009	2010	Variation
Contacts Guichet	343 925	359 021	4%
Contacts par téléphone	42 453	52 408	23%
Contacts par e-mail	746	1 024	37%
Total contacts	387 124	412 453	7%

Cette augmentation de l'activité dans la centrale de mobilité s'exprime aussi par une nette augmentation du nombre d'opérations de vente comptées en 2010.

Statistiques des opérations de vente de la centrale de mobilité 2009/2010

	2009	2010	Variation
Centrale de mobilité gare Luxembourg	173 217	203 856	17,7 %
Centrale de mobilité gare Belval-Université	0	431	-
Automates de vente	0	13 891	-
Total opérations de vente	173 217	218 178	26,0 %

2.5.3.3. Partenariats et conventions

Le Verkéiersverbond entretient des conventions avec plusieurs partenaires. Ces conventions contiennent des courses et tarifs spéciaux.

Les principales sources de revenu du Verkéiersverbond sont d'une part les recettes dégagées via le support publicitaire Transit, exploité en régie par IP Luxembourg et puis la

commercialisation de l'abonnement M-Pass, lancé en 2009. Dans le cadre des collaborations permanentes, il faut citer aussi les partenariats avec la Rockhal et avec l'Université de Luxembourg.

2.5.3.3.1. Transit

Par le biais d'une convention conclue en 2006, le Ministère des Transports a délégué au Verkéiersverbond la gestion et la commercialisation des espaces publicitaires dans les transports publics. L'objectif de cette convention est de commercialiser les surfaces des autobus des différentes entreprises effectuant des services de transport public sur le réseau RGTR. Les recettes provenant de la régie publicitaire au profit du Verkéiersverbond sont affectées à des projets liés directement au développement des transports publics. Transit, dont le volet administratif de la commercialisation est assuré par un sous-traitant, est rapidement devenu une source de revenu importante pour le Verkéiersverbond. En 2010, 956 affiches publicitaires ont ainsi été apposées, issues d'un total de 130 vagues de campagnes pour 103 clients différents. Le nombre de bus mis à disposition par les différents acteurs est en augmentation permanente, pour atteindre le nombre de 390 en 2010.

Voir graphique en annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.5.3.3.2. M-Pass

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

À noter qu'en 2010 le Verkéiersverbond a souscrit 19 nouvelles conventions M-Pass, concernant en tout 972 personnes. Ainsi fin 2010, 1.758 M-Pass étaient en circulation, répartis sur 50 entreprises. Il est à remarquer que sans exception, tous les partenaires qui ont signé leur première convention en 2009 ont reconduit leur contrat en 2010.

Voir graphique en annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

2.5.3.3.3. La Rockhal

A l'occasion du festival Red Rock en juin 2007, le Verkéiersverbond et la Rockhal ont conclu une convention d'une durée d'un an et à titre expérimental. L'objectif était de changer le comportement des visiteurs de la Rockhal en termes de mobilité et d'utiliser systématiquement l'excellente infrastructure ferroviaire à proximité immédiate de la Rockhal. Il a ainsi été convenu que tous les billets de concert en prévente soient également valables dans les transports en commun sur le territoire national le jour du concert et jusqu'à 3 heures du lendemain. Le Ministère des Transports et le Verkéiersverbond se sont également engagés avec leurs partenaires à renforcer le nombre de trains desservant Belval en cas de grands concerts. En contrepartie, une partie des recettes de la Rockhal (billets vendus lors de grands concerts) est réinvestie dans les transports en commun par le biais du Verkéiersverbond. Ces mesures ont été très bien accueillies par les visiteurs de la Rockhal, de sorte que la convention a été prolongée de 3 ans à la rentrée 2008.

2.5.3.3.4. Université de Luxembourg

A partir du premier semestre 2008, tous les étudiants inscrits à l'Université du Luxembourg ont la possibilité de payer, en plus des droits d'inscription, un supplément pour pouvoir utiliser les transports en commun sur le territoire national. Ces cartes d'étudiant sont dotées d'un « M » pour la Centrale de Mobilité (Mobilitéitszentral) et de la mention « vaut titre de transport sur le réseau luxembourgeois », et servent donc de titre de transport sur l'ensemble du réseau national pendant le semestre en cours.

Le Verkéiersverbond, le Ministère des Transports et l'Uni Lëtzebuerg ont signé en 2008 une convention, réglant tous les détails pour les années universitaires 2008/2009 et 2009/2010. A noter qu'au premier semestre 2008/2009, 1 847 étudiants ont profité de cette formule. En 2009, 3.749 étudiants ont été comptés, répartis sur les deux semestres et pour 2010 ce chiffre s'élève à 4.391 étudiants.

2.5.3.3.5. Diverses conventions

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

Les principales manifestations sportives soutenues en 2010 ont été le marathon de nuit en mai, le « Walfer Vollekslaf » et le « Escher Kulturlaf », tous les deux ayant eu lieu en septembre.

Le festival de Wiltz et le concert Rock-A-Field à Roeser ont été les principales manifestations culturelles soutenues par le Verkéiersverbond en 2010.

2.5.3.4. Distributeurs automatiques de titres de transport E-go

Après une courte période de test en 2009 avec 2 distributeurs automatiques de titres de transport, le Verkéiersverbond a procédé à la mise en route de 7 automates de vente supplémentaires. Ainsi, nous comptons 9 automates de vente en fonctionnement fin 2010. Ils ont été installés aux endroits suivants :

- Gare de Luxembourg (2)
- Esch-sur-Alzette (place de l'Hôtel de Ville)
- Ettelbruck (à l'intérieur de la Gare)
- Differdange (rue Emile Mark)
- Pétange (place du Marché)
- Dudelange (place de l'Hôtel de Ville)
- Findel (à l'intérieur de l'Aérogare)
- Gare Belval-Université
- P&R Bouillon

2.5.4. La communication

2.5.4.1. Une campagne générale d'image

L'axe central de la communication en 2010 était constitué d'une campagne d'image en faveur des transports en commun. Lancée au printemps, elle a eu pour objectif de promouvoir les avantages indirects des transports en commun. Le message de cette campagne a été le suivant : *Les transports en commun sont pratiques et vous gagnez du temps, car vous pouvez vous adonner à d'autres activités tout en vous déplaçant en sécurité.*
Ce message a été véhiculé via les quatre visuels suivants :
- Moi, je lis mon journal en roulant
- Moi j'écris des sms en roulant
- Moi je dors en roulant
- Moi j'épargne en roulant

La campagne s'est déclinée par des annonces dans la presse nationale, par affichage sur le réseau Cactus et par affichage sur les bus du réseau RGTR, TICE et AVL.

2.5.4.2. Le dépliant « TRAVEL SMARTER, LIVE BETTER »

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, le Verkéiersverbond a produit un dépliant d'information générale sur les transports en commun à Luxembourg. Ce dépliant au format pratique d'une carte de crédit a été tiré à 45.000 exemplaires et distribué durant la semaine de la mobilité lors d'actions de « street-marketing » à Luxembourg-ville, Esch/Alzette et Ettelbruck.

2.5.4.3. Les stands d'information

A côté de leur mission de conseil et de vente au guichet et au centre d'appel, les collaborateurs de la centrale de mobilité, appelés communément les conseillers en mobilité, ont fait de la promotion pour les transports publics lors de manifestations ciblées. Ces actions ont eu principalement pour but de toucher une nouvelle clientèle. Entre-temps, le stand avec ses couleurs typiques est bien connu et le public fait dorénavant le lien direct avec la centrale de mobilité à la gare de Luxembourg.
* CNS Hollerich (19 janvier)
* Porte ouverte Uelzechtlycée Dommeldange (18 mars)
* Club senior Dudelange (16 avril)
* Semaine verte Ecole Fieldgen Luxembourg (23 avril)
* Festival du vélo Differdange (25 avril)
* Foire de Printemps (1er au 9 mai)
* Journée d'Information mobilité au Uelzechtlycée Dommeldange (8 mai)
* The Night Run ING Europe Marathon (15 mai)
* RTL Environ Mind (1er juin)
* BEI Kirchberg (10 juin)
* Rock-A-Field à Roeser (27 juin)
* BGL BNP Paribas Kirchberg lors d'une journée consacrée à la sécurité (8 juillet)
* Braderie Luxembourg (Service de Guidance pour l'utilisateur) (30 août)
* Hôpital Kirchberg (8 septembre)
* Bâtiment Konrad Adenauer Commission Européenne (14 septembre)
* Foire écologique (17 au 19 septembre)
* Journée verte des Institutions Européennes Kirchberg (21 septembre)
* Communes de Schuttrange et Munsbach (22 septembre)

* Club senior Ettelbrück (30 septembre)
* Walfer Volleksla f (3 octobre)
* Interinstitutional Newcomers Fair (Commission Européenne, Bâtiment Jean Monnet, le 29 octobre)

2.5.4.4. La semaine européenne de la mobilité

Depuis 2009, le Verkéiersverbond est l'organisateur principal de la semaine européenne de la mobilité au Grand-Duché de Luxembourg. Sous le slogan 'Se déplacer mieux, vivre mieux', elle a eu lieu, comme chaque année, du 16 au 22 septembre et a connu un fort succès auprès des citoyens au niveau national, régional et local.

Soutenu par des actions de 45 communes, le Verkéiersverbond a organisé durant toute la semaine, en coopération avec ses partenaires, des actions ponctuelles au niveau national et a également assuré le volet de la communication et de la sensibilisation. A cette occasion, le Verkéiersverbond a présenté un nouveau dépliant au format pratique d'une carte de crédit. Ce dépliant d'information a eu pour objectif de présenter les alternatives existantes au transport individuel. Expliquant d'une part le fonctionnement des transports en commun au Luxembourg, il contient une liste des lignes régulières des différents réseaux, renseigne sur les tarifs en vigueur et résume toutes sortes d'informations utiles sur les transports publics à Luxembourg.
Ce dépliant a été distribué en 45.000 exemplaires durant toute la semaine de la mobilité dans les villes de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette et d'Ettelbruck lors de diverses actions de street-marketing. D'autre part, il est disponible à la centrale de mobilité.

2.5.4.4.1. Soirée Transport public

L'ouverture officielle de la semaine de la mobilité a eu lieu jeudi, 16 septembre au « den Atelier » à Luxembourg Hollerich.
En signe de remerciement à toutes les personnes travaillant étroitement et quotidiennement avec le Verkéiersverbond pour le bon fonctionnement du transport public, un apéro leur a été offert suivi d'un concert avec le groupe Cluster 5 ouvert au grand public.
A l'occasion de cette soirée, les 15 gagnants du tirage au sort de l'action 'Mam Vëlo op d'Schaff' se sont vus décerner les prix du concours en présence des sponsors et partenaires.

2.5.4.4.2. Journée Personnes à mobilité réduite

En étroite collaboration avec Info-Handicap, les Chemins de Fer Luxembourgeois, les Autobus de la Ville de Luxembourg et la compagnie d'aviation Luxair, une journée de sensibilisation a été organisée le 17 septembre afin de thématiser l'accès du transport public pour les personnes en situation de handicap, appelées plus communément les personnes à mobilité réduite ou PMR. Il s'agissait de montrer aux personnes en situation de handicap pour qui l'utilisation des transports en public est synonyme de « craintes », comment utiliser les transports en commun (et infrastructures y liées). Les participants ont eu l'occasion d'exprimer leurs besoins, nécessaires pour mieux pouvoir utiliser les transports publics, de la manière la plus intuitive et la plus autonome possible. La journée a été axée sur le dialogue.

Accueillis en gare de Mersch, les participants ont pris le train direction Luxembourg Gare. Après une visite de la gare et de ses environs, organisée par des agents des Chemins de Fer Luxembourgeois, le groupe a pris la direction de l'aéroport à bord d'un autobus mis à disposition par la Ville de Luxembourg. La visite de l'aéroport et de ses accessibilités a été

organisée par des agents de Luxair. A la fin de la journée, les participants ont pris un autobus des CFL pour rentrer à Mersch.

La journée a été prise en photo et filmée en vue de réaliser par la suite du matériel didactique.

2.5.4.4.3. Comité des usagers

La semaine européenne de la mobilité a été l'occasion pour organiser un colloque avec les acteurs principaux des transports publics du Grand-Duché de Luxembourg avec comme objectif la création d'un comité des usagers au niveau national. Ce colloque s'est tenu le 20 septembre dans la Chambre des Métiers à Luxembourg. Avec le soutien de Madame Veronika Zänglein, responsable de la Communauté des transports de la région de Trèves, les premiers échanges d'idées ont été récoltés et le comité des usagers devrait voir jour prochainement. Désignés par tirage au sort, les membres du comité auront dorénavant également la parole et pourront participer activement au bon fonctionnement et à l'amélioration des transports publics au Grand-Duché.

2.5.4.4.4. Nouvel affichage des arrêts de bus

Toujours dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, le Verkéiersverbond a présenté le 21 septembre le nouvel affichage pour les arrêts de bus dans les locaux du Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE). Dans une première phase test, les arrêts desservis par les TICE disposeront du nouvel affichage, qui reprendra des informations complémentaires à l'affichage actuel. Le nouvel affichage a fait déjà ses preuves dans beaucoup d'autres pays et le Verkéiersverbond veut également en faire profiter les usagers du transport en commun au Luxembourg.

2.5.4.4.5. Présentation des plans de la future gare d'Ettelbruck

Durant la semaine européenne de la mobilité, les commissions de l'environnement de la Nordstad ont invité les habitants de la Nordstad à découvrir les plans du projet d'aménagement de la future gare d'Ettelbruck, exposés durant plusieurs jours dans la commune d'Ettelbruck.

En coopération avec le groupe de travail 'Mobilité Nordstad', le Verkéiersverbond a organisé une conférence de presse le 21 septembre à Ettelbruck en présence des Ministres du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, des bourgmestres des communes de la Nordstad, des représentants de l'Administration des Ponts et Chaussées et des responsables des Chemins de Fer Luxembourgeois, afin de présenter à la presse les plans du projet d'aménagement de la future gare d'Ettelbruck.

2.5.4.4.6. Journée remerciement

Pour clôturer la semaine de la Mobilité, le Verkéiersverbond a organisé le 22 septembre, en étroite collaboration avec les Chemins de Fer Luxembourgeois, une matinée de remerciement dans le hall de la Gare de Luxembourg.

Cette année, le merci s'est exprimé par la distribution de produits utiles et par l'offre de services gratuits. Des jus de fruits frais pressés par « Juice-a-liscious », une bouteille d'eau

minérale « Viva », et des fleurs du fleuriste « A Fleur de Peau » ont été distribués aux usagers des transports en commun.

Les passants se sont aussi vus offrir un cirage au stand de l'association 'Stëmm vun der Strooss', un massage par les hôtesses de RelaxMax, ou bien une coupe de cheveux par « Coiffure Steff ».

L'action a été retransmise en directe sur les ondes de RTL Radio et un point de presse en présence du Ministre du Développement durable et des Infrastructures M. Wiseler et de la direction des Chemins de Fer Luxembourgeois a été organisé.

2.5.4.5. Action 'Mam Vëlo op d'Schaff' du 17 mai au 16 juillet 2010

282 équipes, totalisant 798 participants se sont rendues du 17 mai au 16 juillet à vélo sur leur lieu de travail. 27.146 trajets domicile-travail-domicile, soit un total de 193.993 km ont été effectués en vélo. Plus de 33 tonnes de CO2 ont ainsi pu être épargnées.

Avec l'action 'Mam Vëlo op d'Schaff' – à vélo au travail, lancée en 2008, le Verkéiersverbond incite à l'utilisation de la bicyclette auprès de tous les salariés ayant une activité professionnelle au Grand-Duché de Luxembourg. En collaboration avec le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, le Verkéiersverbond a visé également pour l'édition 2010 à encourager les déplacements actifs auprès des élèves et étudiants, fréquentant un lycée ou l'université au Grand-Duché de Luxembourg.
Afin de développer l'esprit d'équipe et de motiver des cyclistes néophytes, les participants se sont inscrits en groupes de 2, 3 voire 4 personnes. Chaque participant a pu choisir librement son itinéraire et ses horaires. L'objectif consistait à utiliser le vélo durant au moins 15 jours durant l'action. Pour n'exclure aucun participant, en particulier ceux qui viennent de loin, une combinaison avec l'utilisation des transports publics a également été encouragée.
Tout comme pour les éditions précédentes, chaque équipe, inscrite à l'action et ayant atteint l'objectif, a participé en septembre, lors de la Semaine de la mobilité, au tirage au sort pour gagner l'un des prix attrayants du concours.
Cette année le 1er prix a été remporté par l'équipe 'Les Pédaleurs de Norlux', c.-à-d. 1 week-end à Paris pour 4 personnes en TGV, 2ème classe, avec 2 nuits dans un hôtel 3 étoiles, d'une valeur totale de 1.600,00 €, offert par CFL-Evasion.

3. Transports aériens

3.1. Le domaine de la navigabilité et des opérations aériennes

3.1.1. Opérations aériennes

Le Grand-duché comptait au 31 décembre 2010 neuf compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate, en terminologie internationale) :

N° AOC	Exploitant	Flotte au 31-12-10
L-01	Luxair S.A.	3 Boeing 737-700 1 Boeing 737-800 6 Embraer 145 2 Embraer 135 4 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	12 Boeing 747-400F 1 Boeing 747-400BCF
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	1 Airbus A318 Elite 2 Embraer 135 Legacy 5 Bombardier Global Express 1 Bombardier Global 5000 3 Dassault Falcon 7X 3 Dassault Falcon 900 4 Dassault Falcon 2000 2 Bombardier Challenger CL604 1 Bombardier Challenger CL300 2 Gulfstream G200 1 Learjet 45
L-07	Ducair S.A.	3 Bombardier Learjet 35 1 Cessna 510 5 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères)
L-11	West Air Luxembourg S.A.	1 ATR72 Cargo 8 British Aerospace ATP Cargo
L-12	Luxaviation S.A.	1 Cessna 560XLS 1 Bombardier Challenger CL300
L-13	Flying Group Lux S.A.	1 Cessna 560XLS 2 Cessna 510 1 Dassault Falcon 900
L-14	Jetfly Aviation	1 Piaggio 180 Avanti
L-15	Strategic Airlines	1 Airbus A320

3.1.2. Navigabilité des aéronefs

Agréments de navigabilité

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

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

- Part 145 - deux ateliers agréés pour l'entretien des gros avions, un atelier agréé pour l'entretien des avions légers et un atelier agréé pour l'entretien d'hélicoptères sur l'aéroport de Luxembourg ;

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

Organismes agréés pour la gestion de la navigabilité continue des avions ou hélicoptères (Part M)	
Société	**N° agrément**
Luxair S.A.	LU.MG.01
Cargolux Airlines International S.A.	LU.MG.02
Global Jet Airlines S.A.	LU.MG.06
Ducair S.A. – Luxembourg Air Ambulance	LU.MG.07
West Air Luxembourg S.A.	LU.MG.11
Luxaviation S.A.	LU.MG.12
Flying Group Luxembourg S.A.	LU.MG.13
Rotor Management S.A.	LU.MG.1002
JetFly Aviation S.A. Strategic Airlines	LU.MG.1003 LU.MG.15

Ateliers agréés pour l'entretien des avions (Part 145)	
Société	**N° agrément**
Luxair S.A.	LU.145.0001
Cargolux Airlines International S.A.	LU.145.0002
GA Maintenance S.A.	LU.145.0006
Ducair S.A. – Luxembourg Air Ambulance	LU.145.0009

Organisme agréé pour la formation et la délivrance de qualification de type pour les mécaniciens titulaires d'une licence (Part 147)	
Société	**N° agrément**
Cargolux Airlines International S.A.	LU.147.01

Sur le plan de la production de Produits et Matériels Aéronautiques, le Luxembourg compte aujourd'hui :

- Part 21/POA - une société agrée pour la production de matériels aéronautiques;

Organisme agréé pour la production de matériels aéronautiques (Part 21G)	
Société	**N° agrément**
EUROCOMPOSITES S.A.	LU.21G.01

3.1.3. Immatriculations 2010

Relevé des aéronefs

L'année 2010 s'est présentée comme une année stable pour l'aviation civile en général. Les opérations d'immatriculations (radiations et immatriculations) sont globalement restées en équilibre par rapport à l'année précédente.

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 290 aéronefs.

Le nombre de dossiers traités en 2010 était de 62, un chiffre légèrement croissant par rapport à 2009, dû à une récupération légère mais stable des opérations d'immatriculation en général (31 nouvelles immatriculations et 31 radiations).

La répartition des nouvelles immatriculations se fait selon le graphique à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html.

Quant à la répartition des différentes catégories d'activité on peut constater que le secteur du transport commercial a régressé légèrement ce qui est majoritairement dû à des retards de livraison de certains aéronefs commerciaux qui ont été reportés en 2011. Les secteurs de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires sont restés constants.

Certificats émis en 2010

En vue de la reprise générale du secteur de l'aviation civile, on peut constater une hausse en matière des certificats individuels. En total 79 dossiers ont été traités en 2010.

Voir graphique à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

L'émission de certificats acoustiques a progressé par rapport à l'année précédente du fait que diverses mesures de réduction des nuisances sonores ont été mises en place. Le volume des certificats de navigabilité et des autorisations de vol restant inchangées.

3.1.4. Domaine des autorisations administratives

Travail aérien et manifestations :

En 2010 un total de 38 dossiers concernant divers travaux aériens et manifestations publiques ont été évalués et autorisés.

3.1.5. Domaine des droits de trafic

Opérations commerciales

Total applications: 550
Opérations: 1692
Opérations cargo charter: 460
Opérations avec passagers: 90
Opérations DGR: 22

Non-commercial Operations

Survol et atterrissages: 37
Autorisations diverses: 31

3.2. Le domaine de la navigation aérienne

3.2.1. Niveau national

Le bureau de la navigation aérienne se compose de trois agents spécialisés dans le domaine de la navigation aérienne et des aérodromes.

Les dossiers dont le bureau de la navigation aérienne a été saisi peuvent être ventilés comme suit: atterrissages hors aérodrome (5), constructions d'éoliennes (4), mises en place d'antennes (2), analyses d'impacte d'implantation de nouveaux bâtiments (3), feux d'artifices (10), utilisations de projecteurs lumineux *skytracer* (10), activations ou créations d'un espace aérien spécial temporaire pour drones (1), autorisations de survol de ballons à air chaud (1), lâchers de ballons (14).

De plus, 3 études aéronautiques ont été effectuées dans le cadre des missions liées à la supervision continue des héliports. Il s'agissait en l'occurrence d'analyses d'impact d'obstacles érigés en proximité des sites.

Une étude d'impact en relation avec l'implantation de nouvelles antennes satellites a été effectuée.

Une étude générale d'impact détaillée des immeubles au plateau du Kirchberg par rapport aux installations et opérations de l'aéroport de Luxembourg a été réalisée.

Dans l'accomplissement de sa mission de supervision, le bureau de la navigation aérienne s'est étroitement occupé des exploitants de l'aéroport de Luxembourg, notamment de lux-Airport et de l'Administration de la navigation aérienne (ANA). Un comité de pilotage des grands projets infrastructurels a été instauré. Le « local runway safety team » à l'aéroport de Luxembourg a été remplacé par le « airport safety commitee » comprenant les principaux décideurs. Ce groupe de décideurs est secondé par un groupe de travail « sécurité des aires de mouvements ».

Dans le cadre du système d'autorisations de conduite dans l'enceinte aéroportuaire instauré en 2008, la DAC a délivré 200 autorisations individuelles supplémentaires de circuler dans l'enceinte aéroportuaire. 217 autorisations ont été restituées. Ceci porte le nombre d'autorisations à 3027. Au cours de l'année 2010, 5 autorisations ont été temporairement retirées suite à des infractions de non respect des règles de priorités.

Dans le cadre de la supervision continue, le bureau de la navigation aérienne a procédé à des inspections de l'aérodrome de Noertrange et des héliports de la WSA à Sanem, de la NAMSA à Capellen ainsi que des hélistations des hôpitaux d'Ettelbruck et du Kirchberg. Suite à ces inspections la WSA et la NAMSA ont renoncé à leur autorisation.

17 hélistations temporaires situées dans les vignobles de la Moselle ont été autorisées. Une de ces hélistations a dû être réaménagée avant que l'autorisation ait été émise. Des inspections ont été faites.

En outre, le bureau de la navigation aérienne a assisté dans le cadre du « Télévie 2010 », pour ce qui concerne son domaine de compétences, à la délivrance d'une autorisation pour baptêmes de l'air.

Le bureau de la navigation aérienne a entamé le processus de supervision continue de l'ANA conformément au règlement (CE) N° 1315/2005 de la Commission du 8 novembre 2007 relative à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) N° 2096/2005.

3.2.2. Niveau communautaire

Le bureau de la navigation aérienne continue à suivre les développements du « Ciel Unique Européen », notamment les discussions ayant trait à l'élargissement des compétences de l'EASA dans les domaines ATM et aéroports.

Les dispositions communautaires d'exécution suivantes ont été adoptées au courant de l'année 2010 :

- RÈGLEMENT (UE) No 73/2010 DE LA COMMISSION du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen ;
- RÈGLEMENT (UE) No 255/2010 DE LA COMMISSION du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;
- RÈGLEMENT (UE) No 691/2010 DE LA COMMISSION du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) No 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ;
- RÈGLEMENT (UE) No 929/2010 DE LA COMMISSION du 18 octobre 2010 modifiant le règlement (CE) No 1033/2006 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1 ;
- RÈGLEMENT (UE) No 1191/2010 DE LA COMMISSION du 16 décembre 2010 modifiant le règlement (CE) No 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

L'implémentation de ces exigences réglementaires supplémentaires pose un défi conséquent, d'autant plus qu'au niveau communautaire, l'on peut s'attendre encore à une multitude de règlements supplémentaires touchant aux domaines de la navigation aérienne et plus spécifiquement au domaine des aérodromes.

3.2.3. Eurocontrol

Au sein de la DAC, le bureau de la navigation aérienne agit comme point de contact pour la plupart des affaires en relation avec Eurocontrol.

Dans ce cadre, 31 approbations par correspondance ont été instruites et envoyées à Eurocontrol au courant de l'année 2010.

Le bureau de la navigation aérienne assiste régulièrement aux réunions du Groupe de Coordination de Maastricht (MCG) qui supervise les activités du Centre de contrôle de Maastricht (MUAC). Dans le cadre de la supervision du centre, le Luxembourg participe aux

réunions de coordination et de coopération des autorités de supervision (NSA – National supervisory authority) des pays Benelux et de l'Allemagne au sein du « 4 States NSA Committee ». Il s'agit d'appliquer des procédures spécialement conçues en coopération des 4 autorités pour la supervision de MUAC et de coopérer mutuellement dans la réalisation des tâches qui sont dévolues à ces autorités.

La conformité du Luxembourg face aux prescriptions d'EUROCONTROL est vérifiée dans un audit interne annuel LSSIP (Local Single Sky Implementation). Une partie du LSSIP sert de rapport annuel à la Commission Européenne dans le cadre du « Ciel Unique Européen ». Le rapport de l'année 2010 a été préparé en étroite collaboration avec l'ANA et Eurocontrol.

Le bureau de la navigation aérienne participe également aux travaux des organes de coordination et de décision, relatives au FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Il s'agit de préparer les modifications institutionnelles et opérationnelles qui s'imposent pour la mise en place d'un bloc d'espace aérien fonctionnel englobant les espaces aériens des pays Benelux, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse. Un traité entre les 6 Etats a été signé le 2 décembre 2010.

3.3. Le domaine des licences

Le Bureau des Licences émet des licences, qualifications et validations pour le personnel navigant et assure leur gestion conformément aux dispositions légales et réglementaires suivantes :

- Loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- Loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et d'instituer une Direction de l'Aviation Civile
- Règlement grand-ducal du 4 juillet 1990 réglementant les licences et qualifications des parachutistes ;
- Règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs ;
- Règlement grand-ducal du 17 août 1994 portant application de la Directive No 81/670/CEE du 16 décembre 1991 portant acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile ;
- Règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion.

Le règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité concerne les licences de pilote privé de divers aéronefs (avions, ballons, ultra-légers motorisés, planeurs). Depuis la mise en application du règlement grand-ducal du 6 février 2004 les privilèges des pilotes privés d'avion détenteurs d'une licence selon le règlement du 13 janvier 1993 restent valables pour l'exercice des privilèges pour les vols à vue effectués uniquement de jour dans un aéronef certifié avec un équipage d'un seul pilote. Les pilotes désirant maintenir leurs privilèges de vol de nuit ou de vol aux instruments devront obtenir une licence selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité. Par ailleurs, depuis le 18 juin 2004, date de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité transposant les dispositions du code JAR-FCL en droit national, les licences de pilotes professionnels et de ligne existent au Luxembourg.

La transposition en droit national du code JAR-FCL élaboré par les JAA (Joint Aviation Authorities) s'est faite par le règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité. Un élément principal en est la création d'une licence de pilote professionnel ou de ligne.

Par ailleurs, le Bureau des Licences a élaboré un règlement ministériel permettant aux personnes atteintes d'un handicap moteur sévère d'origine ostéo-articulaire, musculo-tendineuse ou neurologique de suivre une formation de pilotage et d'acquérir une licence de pilote privé. Par arrêté ministériel du 13 juillet 2006 la commission d'experts en matière des conditions médicales des pilotes de l'aviation générale a été instituée.

Après l'audit de standardisation par les JAA/EASA qui a eu lieu du 19-22 novembre 2007, le Luxembourg a obtenu la reconnaissance mutuelle des licences de pilotes suivant JAR-FCL 1.015(a)(1) et 3.015(a)(1) le 13 juin 2008. A partir de cette date le Bureau des Licences a procédé à l'émission de nouvelles licences JAR-FCL qui sont reconnues dans toute l'Europe. En combinaison avec le système EMPIC, acquis en été 2007, un système informatique qui est utilisé par beaucoup de pays européens, et le nombre ne cesse d'accroitre, le respect des textes réglementaires, la gestion des licences et le service pour les pilotes, aussi bien privés que professionnels, a encore une fois été amélioré.

Le 23 octobre 2008, l'asbl AéroSport du Grand-Duché de Luxembourg a reçu après une analyse conjointe avec les autorités belges des manuels de formation, un agrément pour un organisme de formation en vol (FTO) en vue de la formation des pilotes pour la qualification de vol aux instruments. Une demande pour étendre les activités de l'FTO vers la formation d'instructeurs est en cours de traitement.

En 2010, un avant-projet de règlement grand-ducal concernant la tarification des prestations de services du Bureau des Licences a été élaborée et introduit dans la procédure.

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

Licences de pilotes privés et de parachutistes

Actuellement le Bureau des Licences assure la gestion des licences et qualifications conformément aux règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités.

Ecoles de pilotage – agréments

Selon les dispositions des règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités, toute instruction ne peut être donnée que dans une école agréée. L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à autorisation du ministre ayant les transports dans ses attributions. Le Bureau des Licences examine les dossiers lui soumis par les écoles de pilotage en vue de leur agrément.

Examens théoriques et pratiques

La gestion des examens en vue de l'obtention des licences et qualifications afférentes selon les dispositions des règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités se fait par le biais de commissions nommées par le ministre à cet effet :
- commission des épreuves théoriques,
- commission des épreuves pratiques.

3.3.2. Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne émises selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion

Organismes de formation déclarés

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité, l'instruction ne peut être donnée que dans un organisme de formation approuvé ou déclaré. L'exploitation d'un organisme de formation approuvé ou déclaré est subordonnée à autorisation de l'Autorité. Une telle autorisation n'est accordée que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement grand-ducal précité.
Deux organismes de formation déclarés désirant dispenser une formation exclusivement à la licence de pilote privé (PPL) et situés sur le territoire national ont été déclarés à cette fin à l'Autorité.

Organisme de formation en vol (FTO)

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004, précité l'instruction à la qualification de vol aux instruments entre autres, ne peut être donnée que dans un organisme de formation en vol (FTO). L'exploitation d'un organisme de formation en vol est subordonnée à un agrément de l'Autorité. Un tel agrément n'est accordé que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement grand-ducal précité.
Un organisme de formation en vol désirant dispenser une formation exclusivement à la qualification de vol aux instruments (IFR) et situé sur le territoire national a été agréé à cette fin par l'Autorité.

Examens

La gestion des examens en vue de l'obtention des licences et qualifications afférentes selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité se fait par le biais de la commission des examens nommée par le ministre à cet effet.
Les examens pratiques sont des épreuves pratiques d'aptitude ou des vols de compétence prévus pour l'obtention, la revalidation ou le renouvellement des qualifications prévues par le règlement grand-ducal du 6 février 2004.

3.3.3. Structure médicale

Selon les dispositions du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité une structure médicale a été organisée. A cet effet les nominations suivantes ont été effectuées :

Section de Médecine Aéronautique (SMA)

Une Section de la Médecine Aéronautique (SMA) a été instituée au sein de la Direction de l'Aviation Civile. Le Dr. Robert Goerens, médecin-inspecteur du Travail auprès de la Direction de la Santé a été mandaté pour remplir la mission de SMA.

- Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (CEMA)

L'Hôpital Kirchberg a été agréé par l'Autorité en tant que Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique conformément aux dispositions du règlement grand-ducal précité pour effectuer les visites médicales d'aptitude du personnel navigant de l'aviation civile. Le CEMA est dirigé par le Dr Jean Bisdorff, médecin examinateur, agréé JAR.

- Médecins Examinateurs (MEA)

Actuellement, 7 médecins examinateurs sont agrées. Une liste est publiée sur notre site internet.

- Certificats médicaux

    - certificats médicaux de classe 1

Les certificats médicaux de classe 1 certifient l'aptitude des pilotes professionnels et de ligne. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 1 doivent être effectués dans le CEMA. La réalisation des examens aéromédicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

    - certificats médicaux de classe 2

Les certificats médicaux de classe 2 certifient l'aptitude des pilotes privés. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 2 doivent être effectués dans le CEMA. La réalisation des examens aéromédicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le CEMA ou bien par des MEA agréés à cet effet.

3.3.4. Validations de licences étrangères

Pour les pilotes professionnels et de ligne employés par les compagnies aériennes à Luxembourg principalement, mais aussi pour tous les autres pilotes titulaires de licences étrangères, des validations sont émises. Avant le 18 juin 2004, date de la mise en vigueur du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité les validations étaient émises :

pour les licences délivrées par les Etats membres de l'Union européenne selon le règlement grand-ducal du 17 août 1994 portant application de la directive 91/670/CEE du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile, et,

pour les licences délivrées par les Etats membres de l'OACI et non-membres de l'Union européenne selon les dispositions de la Convention de Chicago et notamment de son Annexe 1.

Après la mise en vigueur du règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité, les validations sont émises selon ce règlement, et notamment son article 6 pour les licences étrangères délivrées par un Etat membre des JAA.

Les licences des pays membres de l'OACI et non-membres des JAA, les validations sont émises selon le règlement grand-ducal du 6 février 2004 précité. Dans ces cas le pilote doit

répondre à des conditions d'obtention bien déterminées et ces validations sont limitées à un an.

Il est à noter que les validations des licences d'hélicoptère sont émises :

- pour les licences délivrées par les Etats membres de l'Union européenne selon le règlement grand-ducal du 17 août 1994 portant application de la directive 91/670/CEE du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile, et,
- pour les licences délivrées par les Etats membres de l'OACI et non-membres de l'Union européenne selon les dispositions de la Convention de Chicago et notamment de son Annexe 1.

3.4. Le domaine de la sécurité aérienne

3.4.1. Accidents / Incidents

Dans le cadre du « reporting » d'évènements par les opérateurs, 1195 évènements au total ont été comptabilisés. Le nombre de rapports est en augmentation par rapport à 2009 (1024 évènements). Il s'agit presque exclusivement de rapports obligatoires dans le cadre du « Mandatory Occurrence Reporting », les rapports volontaires étant encore très rares. La DAC a classé 10 de ces évènements comme accidents (selon la définition de l'OACI), 7 comme incidents graves, et 224 comme incidents, les autres n'ayant présenté aucune menace directe pour la sécurité aérienne. De plus, 226 de ces autres rapports peuvent être considérés comme rapports proactifs : il s'agit d'un rapport d'une menace pour la sécurité qui a été détectée et désamorcée avant de résulter dans un évènement indésirable.

La DAC a conduit des investigations et a émis plusieurs consignes de sécurité, visant principalement à améliorer la sécurité sur les aires de manœuvre en conditions de mauvaise visibilité.

3.4.2. SAFA

Le Luxembourg participe au programme d'inspection des opérateurs étrangers (SAFA) de la Communauté Européenne. L'EASA avait entamé en 2009 une série d'audits des programmes SAFA des Etats participants. La DAC, ayant été auditée en 2009, a pu clôturer toutes les non-conformités fin mars 2010, ce qui fait du Luxembourg le premier Etat à se mettre en conformité vérifiée pour le programme SAFA.

La DAC dispose de 7 inspecteurs qualifiés, qui ont tous reçus une formation récurrente en 2010. En 2010, 58 inspections ont été effectuées sur 44 opérateurs originaires de 24 Etats différents. Ce nombre est en hausse par rapport à 2009 (46 inspections). Les résultats suivants ont été notés :

- Pas de constatations : 47 inspections ;
- Constatations mineures, ne nécessitant aucune action corrective : 6 inspections ;
- Constatations majeures, ne mettant pas en péril la sécurité du vol mais nécessitant une action corrective : 3 inspections ;
- Constatations majeures, mettant en péril la sécurité du vol et nécessitant des actions correctives avant le départ de l'avion : 2 inspections.

Au-delà de l'action corrective immédiate et conformément aux règlements SAFA, la DAC est intervenue auprès des opérateurs impliqués et des autorités responsables des Etats d'origine.

3.4.3. Promotion de la sécurité

La distribution des informations par e-mail a été étendue et le nombre de personnes inscrites a plus que doublé en 2010, ayant atteint environ 470 inscriptions.

Un « Airport Safety Committee » a été institué avec comme sous-groupe un groupe de travail « Sécurité des aires de mouvements ». Ce groupe de travail collaboratif entre les opérateurs, les exploitants de l'aéroport et la DAC a reçu comme première mission d'améliorer la sécurité de la circulation de véhicules dans l'enceinte aéroportuaire. Dans ce but un dépliant multilingue a été réalisé et distribué et une réforme du permis de conduire aéroportuaire a été entamée.

3.5. Le domaine de la Sûreté aérienne

3.5.1. Volet national

Le Bureau des Inspections de la Direction de l'Aviation civile

Quatre inspecteurs sont affectés au Bureau des Inspection de la Direction de l'Aviation Civile. Les inspecteurs sont encadrés par un superviseur de la sûreté de l'aviation civile et un coordinateur qui organise leur travail.

Le travail du Bureau des Inspections consiste à faire des contrôles en matière de sûreté aérienne à l'aéroport et aux aérodromes, à contrôler les détenteurs d'AOC, les agents habilités et les chargeurs connus, à analyser les plans de sûreté de toutes les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Luxembourg, à assurer la formation et la certification des agents de sûreté à l'aéroport et à surveiller l'application des dispositions réglementaires lors de manifestations aériennes.

Le Luxembourg compte 15 agents habilités agréés par la Direction de l'Aviation Civile. Les agents habilités ont tous été soumis à un audit relatif à leur agrément. Depuis la mise en vigueur de la nouvelle législation communautaire en avril 2010, la Direction de l'Aviation Civile doit également agréer les chargeurs connus ; auparavant ces derniers étaient reconnus par les agents habilités.

La Police Grand-Ducale a assisté à la formation et la certification des agents de sûreté à l'aéroport dans des sessions de tests bimensuelles tenues à la Direction de l'Aviation Civile.

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

Institué en décembre 2006, ce programme permet la supervision des acteurs intervenant dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

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

Le programme informatique e-PNCQ, mis en place en juin 2009, a été adapté à la nouvelle législation communautaire ainsi qu'aux besoins des inspecteurs. Il facilite la génération des statistiques et l'évaluation des contrôles de sûreté, transmises chaque année à la Commission européenne.

53 inspections ont été réalisées en 2010.

Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et le Comité de Sûreté aéroportuaire (CSA)

Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile, qui a pour mission principale d'assister le ministre dans la mise en œuvre de la réglementation internationale et communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile, a instauré le comité de sûreté aéroportuaire et lui a délégué une partie de ses missions de sûreté au niveau aéroportuaire. Les opérateurs aériens et l'aviation générale sont également représentés au sein du CSA. Il est prévu que le CONATSAC se réunit deux fois par an, tandis que le CSA se réunit huit fois par an.

3.5.2. Volet international

OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale)

L'Assemblée de l'OACI se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil. Les 190 États membres de l'OACI ainsi qu'un grand nombre d'organisations internationales sont invités à l'Assemblée, qui établira la politique mondiale de l'Organisation pour les trois prochaines années. En 2010, l'Assemblée s'est déroulée du 28 septembre au 8 octobre 2010. Le Luxembourg y était représenté par un fonctionnaire de la Direction de l'Aviation Civile.

ABIS

Le groupe de rotation ABIS a été fondé en 1980 et représente l'Autriche, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Irlande, la Suisse et le Portugal. Les directions de l'aviation civile des 7 pays coopèrent étroitement en vue d'assurer les intérêts des 7 pays au Conseil et à la Commission de Navigation aérienne. Les 7 Etats se sont réunis à trois reprises en 2010.

AVSEC

Le Luxembourg est représenté par la Direction de l'Aviation Civile au Comité AVSEC (Aviation Security) de l'Union européenne. Ce comité est composé d'experts des directions de l'aviation civile des Etats membres et a pour but d'adresser tous les points liés à la sûreté aérienne. Le comité se réunit tous les deux mois en format restreint aux Etats membres et en format élargi avec des représentants de l'industrie aérienne. En 2010 le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne (voir sous département juridique).

La DAC représente également le Luxembourg au sein du groupe de travail « fret » qui se penche sur la sécurisation du fret, du groupe de travail sur la base de données européenne

des agents habilités et expéditeurs connus ainsi que des réunions sur les scanners de sécurité.

3.6. Le Bureau juridique

Le département juridique de la DAC contribue à assurer la mise en conformité de la réglementation luxembourgeoise aux normes européennes et internationales et suit l'application de la législation en vigueur dans le domaine de l'aviation civile en coopération avec les différents bureaux techniques de la DAC.

Des représentants du département juridique assurent la représentation du Luxembourg au sein de différentes enceintes aéronautiques internationales et européennes, dont notamment auprès de l'OACI, de l'UE et de l'AESA.

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

3.6.1. Mise en œuvre du Ciel unique européen

Le paquet « Ciel unique européen II » ou « Single European Sky (SES) II » met en place cinq nouvelles fonctions suivant les dispositions du dispositif cadre, le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n°549/2004, (CE) n°550/2004, (CE) n°551/2004 et (CE) n°552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen :

- Création d'une entité d'évaluation des performances (Performance Review Body), chargée d'assister la Commission européenne et les autorités de surveillance dans la règlementation de la performance (optimisation des flux aériens et réduction des retards)

Le Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne instaure un système de performance au niveau européen.

Le système de performance doit contribuer au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec ceux recensés dans le cadre de performance du plan directeur ATM, le tout dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.

Le système de performance doit fournir des indicateurs et des objectifs contraignants concernant certains de ces domaines et permettant d'atteindre pleinement et de maintenir les niveaux de sécurité requis ainsi que de fixer des objectifs dans d'autres domaines de performance clés.

Le système de performance doit être instauré et appliqué avec une vision à long terme des aspirations supérieures de la société.

Le système de performance doit s'appliquer aux services de navigation aérienne selon une approche porte-à-porte incluant les aéroports en vue d'améliorer les performances globales du réseau.

Le 29 juillet 2010 la Commission a désigné Eurocontrol comme entité d'examen de performances (Performance review body)

- Approche "réseau" de la gestion du réseau européen dans la perspective d'une amélioration des capacités, des routes, visant la création d'une entité de gestionnaire européen (network manager) dont la mise en route est prévue pour le mois de janvier 2011. L'instauration de ce gestionnaire permanent sera accompagnée par la mise en place d'une cellule de crise en cas de réduction des capacités du trafic aérien à l'instar de l'épisode de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en avril 2010.

- Création de "Coordonnateurs FAB" pour aider à la mise en place des blocs fonctionnels d'espace aérien (functional airspace blocks –FAB) à un niveau plus politique, que technique.

Dans ce cadre il y a lieu de mentionner la désignation de la Commission du 29 juillet 2010 de nommer M. Georg Jarzembowski, ancien membre du Parlement européen, coordinateur FAB.

Il échet de mentionner également que le 2 décembre 2010, les Ministres des Transports et des représentants militaires de haut niveau de Belgique, de France, d'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé à Bruxelles le traité entre Etats dénommé FABEC (Functional Airspace Block Europe Central).

Par leurs signatures, les six Etats établissent un bloc d'espace aérien fonctionnel commun pour organiser la gestion du trafic aérien indépendamment des frontières nationales. Avec cet accord, les Etats mettent en place un cadre pour les prestataires de services de navigation aérienne pour améliorer leur performance en termes de sécurité, d'impact sur l'environnement, de capacité, d'efficacité économique, de routes aériennes plus courtes et d'efficacité des missions militaires.

- L'EASA va renforcer la dimension "sécurité" de la gestion des réseaux ATM et au-delà de toute la chaîne de sécurité de l'aviation, à partir des exigences règlementaires de sécurité d'Eurocontrol.

- L'entreprise commune SESAR doit polariser ses efforts sur la recherche/ développement pour accélérer l'innovation technologique et soutenir les objectifs ambitieux du Ciel unique (pilier technologique).

Ci-après figurent d'autres textes d'application liés à la mise en œuvre du cadre SES II :

- Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;

- Règlement (UE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen ;

- Règlement (UE) n°1191/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 modifiant le règlement (CE) n°1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

3.6.2. Licences des contrôleurs de la circulation aérienne

La loi du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et son règlement d'application, le règlement grand-ducal du 8 novembre 2010 relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne, introduisent en droit national les licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

L'espace aérien européen demeure un des espaces de circulation les plus encombrés du monde. La fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance constituait un obstacle majeur à l'optimisation des performances dans le ciel européen. Dans le contexte général du Ciel unique européen, il était dès lors envisagé d'harmoniser les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne. L'une des initiatives prises était celle d'introduire une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettant la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de sécurité élevés. La mise en œuvre de la législation relative au Ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduit également la fragmentation dans ce domaine, ce qui se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne.

La loi sous examen se fonde sur les normes internationales existantes en matière de contrôle aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris des exigences linguistiques. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol, désignées communément par l'acronyme ESARR (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement). Conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 550/2004, la directive 2006/23/CE émargée a transposé en droit communautaire les exigences prévues par l'ESARR 5 relative aux contrôleurs de la circulation aérienne. La présente loi transpose par conséquent en droit national, tant les exigences communautaires qu'internationales (ESARR 5 d'Eurocontrol et l'Annexe 1 à la Convention relative à l'aviation civile internationale – licences du personnel), en matière de licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Au Grand-Duché de Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), créée par la loi du 21 décembre 2007 est la seule entité opérationnelle qui emploie des contrôleurs de la circulation aérienne.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle répond à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE: impartialité et indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

3.6.3. La sécurité aérienne

La «liste noire» communautaire des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté européenne respectivement de restrictions d'exploitation conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2111/2005 a été mise à jour en date du 22 novembre 2010 (règlement 1071/2010/UE).

La justification des règles applicables pour établir la liste des compagnies aériennes interdites est de deux ordres:

- la liste est une mesure préventive visant à préserver la sécurité de l'aviation. Elle a déjà joué un rôle dans un grand nombre de cas où la Communauté a réagi à des menaces sur la sécurité bien avant d'en arriver à la mesure extrême qui consiste à imposer des restrictions;
- la liste sert également de dernier recours lorsque des problèmes graves de sécurité persistent, en imposant des restrictions et en interdisant l'accès à l'espace aérien européen. Ces mesures incitent fortement à remédier aux défaillances concernant la sécurité.

S'agissant des transporteurs aériens établis dans l'Union européenne, sur la base d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des appareils de certains transporteurs de l'Union, ainsi que d'inspections et d'audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont imposé des mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. Ainsi, la Grèce a fait part du retrait du certificat de transporteur aérien (CTA) et de la licence d'exploitation de *Hellas Jet* le 2 novembre 2010, suite à l'arrêt de ses activités le 30 avril 2010. L'Allemagne a indiqué que le CTA du transporteur aérien *ACH Hamburg* avait été suspendu le 27 octobre 2010 et que celui du transporteur aérien *Advance Air Luftfahrtgesellschaft* avait été limité le 30 septembre 2010 de manière à exclure un aéronef immatriculé D-CJJJ. L'Espagne a confirmé que la suspension du CTA de *Baleares Link Express* à partir du 9 juin 2010 était maintenue. La Suède a annoncé que le CTA de *Viking Airlines AB* avait été suspendu le 29 octobre 2010.

Le Portugal a fait savoir que, suite à de graves préoccupations concernant la sécurité de l'exploitation et le maintien de la navigabilité des aéronefs exploités par deux transporteurs aériens portugais, *Luzair* et *White*, et suite à des consultations qui se sont tenues avec la Commission le 25 octobre 2010, il avait été décidé de renforcer le contrôle continu de ces transporteurs afin de s'assurer qu'ils procèdent à la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives adéquat dans les délais prévus. Le Portugal a signalé au comité de la sécurité aérienne une amélioration des performances du transporteur aérien White.

S'agissant des transporteurs aériens non établis dans l'Union européenne, la liste « noire » a été étendue pour inclure désormais tous les transporteurs aériens certifiés de la République islamique d'Afghanistan. Avec cette mise à jour, l'interdiction précédente affectant un

transporteur afghan (Ariana Afghan Airlines) a été élargie à tous les transporteurs aériens certifiés en Afghanistan, en raison des carences identifiées dans le système de surveillance de la sécurité de l'aviation civile en Afghanistan autant que des carences en matière de sécurité affectant plusieurs transporteurs de ce pays. Plusieurs interdictions avaient été déjà décidées au niveau national concernant l'exploitation de la compagnie *Kam Air* dans l'UE. La Commission reconnaît les efforts du gouvernement afghan et de son engagement pour réformer le système actuel de l'aviation civile et pour améliorer la sécurité, néanmoins les efforts entrepris restent insuffisants.

En raison des carences persistantes concernant l'exploitation et l'entretien de *Mauritania Airways* identifiées au cours d'inspections en piste effectuées dans plusieurs États membres de l'UE, ce transporteur est également interdit. Cette mesure s'appliquera également avec cette mise à jour à tout autre transporteur agréé en Mauritanie. Ceci est une conséquence des carences du système de surveillance de l'aviation civile en Mauritanie identifiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre de son programme universel de surveillance de la sécurité.

Par ailleurs, étant donné que de nouveaux transporteurs aériens ont été établis au Gabon (Afric Aviation) et au Kirghizistan (CAAS), lesdits transporteurs ont été ajoutés à la liste puisque l'ensemble des compagnies aériennes de ces États est soumis à des restrictions d'exploitation en raison des insuffisances des autorités compétentes de ces États quant à leur capacité de faire face à leur responsabilité en matière de surveillance de la sécurité aérienne.

La liste européenne inclut avec cette mise à jour l'ensemble des transporteurs aériens de 19 États, soit 276 transporteurs aériens connus, dont les opérations sont entièrement interdites dans l'Union européenne : Afghanistan, Angola, Bénin, République du Congo, République Démocratique du Congo, Djibouti, Guinée équatoriale, Gabon (à l'exception de trois transporteurs soumis à des restrictions d'exploitation dans l'UE), l'Indonésie (à l'exception de six transporteurs), Kazakhstan (à l'exception d'un transporteur soumis à des restrictions d'exploitation dans l'UE), Kirghizstan, Liberia, Mauritanie, Philippines, Sierra Leone, Sao Tomé-et-Principe, Soudan, Swaziland et Zambie.

La liste inclut également quatre transporteurs aériens individuels: Blue Wings Airlines certifiée au Surinam, Meridian Airways du Ghana, Siem Reap Airways International du Cambodge et Silverback Cargo Freighters du Rwanda.

En outre, la liste inclue dix transporteurs aériens qui peuvent continuer leur exploitation dans l'UE en étant soumis à des restrictions d'exploitation strictes: Air Astana certifiée au Kazakhstan comme mentionné plus haut, Air Koryo certifiée en République Démocratiques de Corée, Airlift International certifiée au Ghana, Air Services Comores, Afrijet, Gabon Airlines et SN2AG du Gabon, Iran Air, TAAG Angolan Airlines et Ukrainian Mediteranean Airlines.

3.6.4. La réglementation en relation avec le Bureau des Licences

L'avant-projet de règlement grand-ducal instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissances de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs a pour objet de fixer le taux et les modalités de perception des taxes dues pour les actes administratifs liés aux licences, qualifications et reconnaissances de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs d'une part et le montant des redevances liées aux inspections et aux contrôles en relation avec les licences, qualifications et reconnaissances

de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs d'autre part.

A l'heure actuelle, tous les services prestés par la Direction de l'Aviation Civile en matière de délivrance de licences et d'attestation de qualifications du personnel de conduite d'avion et du personnel d'entretien d'aéronefs sont gratuits. Cette situation ne reflète cependant pas l'harmonisation des tarifications en Europe en matière de l'aviation générale. En effet, ces services sont payants dans tous les Etats membres et ceci depuis longtemps. La gratuité de ces actes au Luxembourg est de nature à générer un afflux incontrôlable de demandes de prestations aéronautiques vers le Grand-Duché de Luxembourg.

Afin de remédier à cette situation et pour éviter le risque d'une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes, le règlement précité a comme but principal de fixer par règlement grand-ducal des taxes et redevances en fonctions des coûts engendrés.

A cette fin, l'avant-projet de règlement grand-ducal fixe le taux des taxes liées aux actes administratifs de délivrance, de renouvellement et d'approbation de licences, qualifications et agréments dus à l'autorité compétente pour l'émission de cet acte administratif.
Les taxes sont perçues pour compte de l'Etat par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines. L'avant-projet de règlement grand-ducal fixe également le montant des redevances à percevoir à titre rémunératoire par l'entité chargée des missions de contrôle et d'inspection pour compte de la Direction de l'Aviation Civile. La société anonyme « Agence luxembourgeoise pour la Sécurité aérienne » est l'entité chargée d'effectuer les missions de contrôle et d'inspection pour compte de la Direction de l'Aviation Civile.

En sa séance du 19 mars 2010 le Conseil de Gouvernement a approuvé l'avant-projet de règlement grand-ducal précité qui est ainsi passé au stade de projet de règlement grand-ducal.

Les avis du Conseil d'Etat et des Chambres professionnelles saisies à ce sujet sont parvenus entretemps à la Direction de l'Aviation Civile et ne s'opposent pas formellement à la mise en place d'un tel règlement de sorte que plus rien ne s'oppose désormais à ce que le projet de règlement grand-ducal en question puisse être finalisé, publié et entrer en vigueur au courant de l'année 2011.

3.6.5. La réglementation en relation avec la sûreté aérienne

Avant-projet de règlement grand-ducal fixant la structure du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS)

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal entend créer un cadre légal pour la structure organisationnelle du PNS telle qu'elle se présente à l'heure actuelle au Grand-Duché de Luxembourg en se basant à cet effet sur des considérations tant internationales que nationales gouvernant la matière en question.

Tout d'abord, la raison d'être du PNS de l'Etat luxembourgeois y est exposée moyennant la définition de son contenu et des objectifs principaux poursuivis ainsi que par la délimitation de son champ d'application.

Ensuite, l'avant-projet de règlement en question retrace les diverses modalités sous-tendant le maniement de la confection du PNS dont notamment les procédures d'élaboration, d'adoption, d'exécution ainsi que d'amendement du PNS.

Par ailleurs, l'avant-projet de règlement sous rubrique fixe à travers la procédure de désignation des destinataires du PNS ainsi qu'à travers les modalités de diffusion du PNS et à travers la procédure de distribution du PNS les règles relatives à l'intérêt légitime à disposer des parties appropriées du PNS ainsi que les règles relatives à la diffusion d'informations du PNS lesquelles sont cependant assorties de mesures garantissant le niveau de confidentialité requis par la législation pertinente en vigueur.

Finalement, le texte visé opère un partage clair et net des responsabilités qui incombent dans le cadre de la confection et de l'exécution du PNS aux divers acteurs y impliqués de telle sorte qu'il n'existe guère de place à une interprétation divergente quant au sens et à la portée de telle ou de telle disposition figurant dans le PNS de l'Etat luxembourgeois.

En sa séance du 17 septembre 2010 le Conseil de Gouvernement a approuvé l'avant-projet de règlement grand-ducal précité qui est ainsi passé au stade de projet de règlement grand-ducal et a décidé en outre de le faire bénéficier de la procédure d'urgence étant donné qu'il a trait à la sûreté dans le domaine de l'aviation civile luxembourgeoise et touche donc ainsi aux plus hauts intérêts de la protection nationale ce qui lui confère d'office un certain degré de priorité.

Les avis des chambres professionnelles saisies à ce sujet sont parvenus entretemps à la Direction de l'Aviation Civile et n'appellent pas de commentaires particuliers de sorte que plus rien ne s'oppose désormais à ce que le projet de règlement grand-ducal en question puisse être publié et entrer en vigueur au courant de l'année 2011.

Avant-projet de règlement grand-ducal fixant la structure du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ)

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal entend créer un cadre légal pour la structure organisationnelle du PNCQ telle qu'elle se présente à l'heure actuelle au Grand-Duché de Luxembourg en se basant à cet effet sur des considérations tant internationales que nationales gouvernant la matière en question.

D'une façon générale, le PNCQ est non seulement destiné à permettre le contrôle du respect des dispositions du PNS, il est avant tout destiné à garantir l'efficacité du PNS.

Tout d'abord, la raison d'être du PNCQ de l'Etat luxembourgeois y est exposée moyennant la définition de son contenu et des objectifs principaux poursuivis de par son contenu ainsi que par la délimitation de son champ d'application.

Ensuite, l'avant-projet de règlement grand-ducal en question retrace les diverses modalités sous-tendant le maniement de la confection du PNCQ dont notamment les procédures d'élaboration, d'adoption, d'exécution ainsi que d'amendement du PNCQ.

Par ailleurs, l'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique fixe à travers la procédure de désignation des destinataires du PNCQ ainsi qu'à travers les modalités de diffusion du PNCQ et la procédure de distribution du PNCQ les règles relatives à l'intérêt légitime à disposer des parties appropriées du PNCQ ainsi que les règles relatives à la diffusion d'informations du PNCQ lesquelles sont cependant assorties de mesures garantissant le niveau de confidentialité requis par la législation pertinente en vigueur.

Finalement, le projet précité assure à travers les exemptions au champ d'application du PNCQ que les contrôleurs PNCQ peuvent exécuter leurs missions professionnelles spécifiques de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

luxembourgeoise sans encourir un quelconque danger de poursuite disciplinaires et/ou pénales.

En guise de conclusion, on peut dire que le texte sous rubrique opère un partage clair et net des responsabilités qui incombent dans le cadre de la confection et de l'exécution du PNCQ aux divers acteurs y impliqués de telle sorte qu'il n'existe guère de place à une interprétation divergente quant au sens et à la portée de telle ou de telle disposition figurant dans le PNCQ de l'Etat luxembourgeois.

En sa séance du 17 septembre 2010 le Conseil de Gouvernement a approuvé l'avant-projet de règlement grand-ducal précité qui est ainsi passé au stade de projet de règlement grand-ducal et a décidé en outre de le faire bénéficier de la procédure d'urgence étant donné qu'il a trait à la sûreté dans le domaine de l'aviation civile luxembourgeoise et touche donc ainsi aux plus hauts intérêts de la protection nationale ce qui lui confère d'office un certain degré de priorité.

Les avis des Chambres professionnelles saisies à ce sujet sont parvenus entretemps à la Direction de l'Aviation Civile et après le remaniement du projet de règlement grand-ducal sous rubrique sur base de propositions de modifications pertinentes qui nous sont parvenues de la part de la Chambre de Commerce ainsi que de modifications insérées audit projet de notre propre initiative plus rien ne s'oppose désormais à ce que le projet de règlement grand-ducal en question puisse être publié et entrer en vigueur au courant de l'année 2011.

Avant-projet de règlement grand-ducal fixant les conditions d'agrément des agents habilités et des chargeurs connus ainsi que les conditions de désignation des clients en compte en matière de contrôle de sûreté aérienne

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal intervient dans le cadre des activités aéroportuaires liées au maniement du fret et du courrier.

A ce titre, il vise à abroger le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus en matière de contrôles de sûreté aérienne en raison de la mise en vigueur de règlements européens en la matière qui ont modifié de fond en comble tant la terminologie afférente que le déroulement des procédures pertinentes applicables jusqu'à présent dans le domaine en question.

Par ailleurs, la législation européenne applicable dès à présent a opéré de profonds changements quant aux contrôles de sûreté à mettre en œuvre par les agents habilités respectivement par les chargeurs connus.

La raison d'être dudit avant-projet de règlement grand-ducal se place donc, au vu des constats réalisés aux deux alinéas précédents, dans un contexte plus vaste et tient à des considérations tant internationales que nationales.

En guise de conclusion on peut donc dire que le texte sous rubrique vise à spécifier, définir et à compléter au niveau national les normes de base communes et les mesures détaillées applicables aux activités de fret et du courrier telles que prévues par la réglementation européenne et nationale pertinente en la matière.

En sa séance du 17 septembre 2010 le Conseil de Gouvernement a approuvé l'avant-projet de règlement grand-ducal précité qui est ainsi passé au stade de projet de règlement grand-ducal et a décidé en outre de le faire bénéficier de la procédure d'urgence étant donné qu'il a trait à la sûreté dans le domaine de l'aviation civile luxembourgeoise et touche donc ainsi

aux plus hauts intérêts de la protection nationale ce qui lui confère d'office un certain degré de priorité.

Les avis des Chambres professionnelles saisies à ce sujet sont parvenus entretemps à la Direction de l'Aviation Civile et après le remaniement du projet de règlement grand-ducal sous rubrique sur base de propositions de modifications pertinentes qui nous sont parvenues de la part de la Chambre de Commerce et de LuxairCARGO, plus rien ne s'oppose désormais à ce que le projet de règlement grand-ducal en question puisse être publié et entrer en vigueur au courant de l'année 2011.

Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables

La législation européenne applicable dès à présent en la matière a opéré de profonds changements quant aux conditions d'accès à l'aéroport ainsi quant aux contrôles de sûreté y applicables.

L'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique vise donc à abroger dès son entrée en vigueur l'ancien règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

Une ébauche de texte très avancée a été élaborée au courant de l'année 2010 par les soins de la Direction de l'Aviation Civile en collaboration étroite avec la Police grand-ducale et l'Administration des Douanes et Accises sur la base des nouveaux critères posés récemment dans ce domaine par la réglementation européenne pertinente en la matière.

Les textes communautaires afférents

Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant des procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne ;

Règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;

Règlement (UE) n° 357/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Règlement (UE) n° 358/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Règlement (UE) n° 573/2010 de la Commission du 30 juin 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;

Règlement (UE) n° 297/2010 de la Commission du 9 avril 2010 modifiant le règlement (CE) n° 272/2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile ;

Décision C (2010) 774 de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 ;

Décision C (2010) 2604 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 ;

Décision C (2010) 3572 de la Commission du 30 juin 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008.

3.7. Le Bureau des relations internationales

Au cours de l'année 2010 beaucoup de contacts bilatéraux ont été menés avec des pays tiers en vue de revoir les arrangements bilatéraux en place ainsi que de créer des arrangements nouveaux et de conclure des accords aériens nouveaux afin de permettre à la fois aux opérateurs luxembourgeois de développer leurs relations aériennes mais aussi aux compagnies étrangères de desservir le Luxembourg.

Ainsi un accord aérien a été paraphé et un mémoire d'entente signé avec le Cap Vert ce qui a permis à la compagnie LUXAIR de démarrer des vols passagers vers cette destination. L'accord aérien avec le Bahrain qui datait du début des années quatre-vingt dix a été renégocié afin de se conformer aux dispositions communautaires et par la même occasion un nouveau mémoire d'entente a permis de libéraliser les relations aériennes entre nos deux pays. Un autre dossier important qui a connu un développement positif en 2010 a été celui du Japon. Des négociations bilatérales avec le Japon ont permis de lever en partie les restrictions dont était affecté CARGOLUX et permettent à notre compagnie de poursuivre son développement au Japon y compris la desserte d'un deuxième aéroport (en plus de Komatsu), à savoir l'aéroport de Kansai.

Beaucoup de contacts avec des pays avec lesquels le Luxembourg a déjà des relations bilatérales en place ont été menés en vue de revoir les arrangements en question afin de permettre le développement futur des relations aériennes, notamment avec le Vietnam, la Chine, Hong Kong, la Corée du Sud, le Soudan, le Tchad, le Côte d'Ivoire, l'Arabie Saoudite, etc. Avec certains de ces pays des arrangements temporaires supplémentaires dans le domaine du fret aérien ont été conclus et des réunions bilatérales sont déjà prévues pour 2011.

Au niveau communautaire, la Commission a poursuivi un bon nombre de négociations avec des pays tiers accumulant le nombre d'accords horizontaux paraphés ou signés en vue de mettre en conformité les relations bilatérales des pays membres avec la législation communautaire. Mais aussi des négociations d'accords verticaux ont été menées par la

Commission, pour ne mentionner que les plus importantes, à savoir l'accord conclu avec le Canada et les négociations entamées avec le Brésil qui devraient se poursuivre et se conclure en 2011.

3.8. Gestion de la qualité

La gestion interne du courrier a été réorganisée autour d'un logiciel multifonctionnel qui a été spécifiquement adapté aux processus internes voulus. Le nouveau système permet un meilleur suivi, surtout pour des dossiers nécessitant une collaboration de plusieurs bureaux.

3.9. Administration de la navigation aérienne

L'aéroport de Luxembourg joue un rôle important pour la grande région, tel sur le niveau du transport des passagers que sur le niveau du transport du fret aérien. Ainsi, les tâches de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) sont très diverses et peuvent être réparties en deux volets. D'un côté, les différents services de l'ANA offrent un service aéroportuaire de haute qualité, de l'autre côté sont les tâches liées à la collaboration avec les organisations internationales, tel que le FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), et celles nécessaires afin d'être conforme aux obligations imposées et par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et par la Commission européenne par son volet réglementaire du « Ciel unique européen ».

Le FABEC a pour mission d'offrir aux utilisateurs de l'espace aérien un maximum de sécurité et de performance de services possibles, surtout en optimisant les routes aériennes. Ainsi un nombre considérable de collaborateurs de l'ANA participent à des *Steering Committees* de FABEC. Les efforts des membres de FABEC ont comblé dans la signature le 2 décembre 2010 du « *FABEC States Agreement* » entre les autorités civiles et militaires des états membres.

3.9.1. Service administratif (ADM)

En ce qui concerne l'unité des finances du service ADM, il est important de mentionner qu'en mai 2010 a été élaboré en étroite collaboration avec EUROCONTROL la première version officielle du Strategic Business Plan (SBP) pour les années 2010-2014. En appliquant la méthodologie du Strategic Planning & Performance Assessment Tool (SPPAT), l'Administration de la navigation aérienne sera capable de gérer les importants défis du futur et en particulier la maintenance de la conformité de la réglementation du Ciel unique européen (SES) et du FABEC. Il s'y ajoute que l'ANA maintiendra une attitude d'amélioration constante de sa performance globale avec l'aide de SPPAT.

LE SBP s'intègre dans le Project Management de l'ANA et est considéré comme une base importante pour l'ANA de réaliser sa vision et en même temps d'être en conformité avec le paquet du SES II.

En ce qui concerne le service administratif, la fonction du Coordinateur a réussi à établir un processus de coordination et de communication efficace entre les différents services et la Direction de l'ANA. Vu le fait que les services opérationnels travaillent en tournées H24, il était primordial de garantir une communication et une coordination continue à toute heure, répondant aux obligations de certification.

La nouvelle unité achat a étroitement accompagné les procédures ouvertes du service électrotechnique (ELE) pour l'acquisition d'un nouveau système de contrôle et de visualisation du balisage lumineux aéroportuaire (ALCMS – Airfield Lighting Control and Monitoring System) et du service d'incendie et de sauvetage (SIS) pour l'achat de nouveaux camions anti-neige. De même, l'unité achat a été responsable des procédures restreintes et négociées pour des marchés aussi variés que la photogrammétrie de l'aéroport, la pose de nouveaux câbles moyenne tension, l'acquisition de multiplexeurs, les travaux d'aménagement pour le nouvel aéronef 747-8F, l'acquisition de produits de déverglaçage ou divers contrats d'entretien.

3.9.2. Service des opérations aéronautiques (AIS)

Des travaux d'adaptation des taxiways à l'Aéroport de Luxembourg pour accueillir prochainement l'aéronef 747-8F ont été l'une des tâches majeures de l'AIS et du service ELE en 2010.

Ces travaux ont commencé en août 2010 et ont été faits en collaboration avec les différents services de l'ANA. Ils consistent dans des adaptations ponctuelles des voies de circulation existantes, notamment des virages, permettant à ces nouveaux avions, disposant d'ailes plus larges, de circuler en toute sécurité à partir du taxiway en direction de la piste. La piste restera non affectée de ces transformations.

En raison du fait que ces travaux se déroulent pendant la nuit ils imposeront un impact limité sur le trafic aérien. Ces travaux d'amélioration des infrastructures aéroportuaires s'inscrivent dans la politique de développement durable poursuivie par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures en ce qu'elles permettent d'accueillir des aéronefs de nouvelle génération moins bruyants et moins polluants. En effet, l'aéronef 747-8F, un avion dérivé du 747-400F, aura un noise footprint réduit de 30 % par rapport à celui du 747-400F et émettra 15% d'émissions en moins.

3.9.3. Service Communication, Navigation et Surveillance (CNS)

Dans le cadre des normes et pratiques recommandées par l'OACI, il a été procédé à des vérifications biannuelles des systèmes d'atterrissage automatique des avions (ILS-Instrument Landing System) par des firmes spécialisées dans le domaine des calibrations en vol.

Un nouveau système d'enregistrement des communications et images radar a été installé qui permettra de reproduire la situation exacte de l'environnement de travail des opérateurs radar et des aiguilleurs du ciel, et ceci synchronisé en message audio et en image vidéo, fonction qui n'était pas disponible jusqu`à présent. Ce système servira à l'unité « Safety » comme outil de travail lors des analyses et investigations d'incidents ou d'accidents. Enfin, le nouveau système sera utilisé à des fins d'entrainement et de perfectionnement par les contrôleurs aériens.

RAPNET (Regional ATS Package Switched Network) est le réseau international d'échange de données aéronautiques entre l'ANA et les ANSPs adjacentes. Or, une régulation de la Commission Européenne recommande l'échange des données y afférentes au plan international à partir du 20 avril 2011 moyennant la technologie IP (Internet Protocol) et non plus par voie de communication X25. A cette fin, l'infrastructure du réseau RAPNET a subit une mise à jour et a été adaptée aux besoins spécifiques (ajout de deux systèmes

informatiques dit « PASSPORT » afin de permettre l'échange des données aéronautiques par voie IP).

3.9.4. Service électrotechnique (ELE)

Le service électrotechnique a contribué au projet de la mise en conformité des voies de circulation pour l'accueil de l'avion du type 747-8F pour le volet balisage lumineux aéroportuaire.

Un autre projet ambitieux qui a été lancé est la mise en place d'un système d'information géographique du site aéroportuaire sur base des coordonnées nationales.

Une mise en œuvre fut réalisée en collaboration avec le service ATC, il s'agit du projet de renouvellement complet du système de balisage lumineux de l'aéroport avec adaptation aux futures procédures LVP (Low Visibility Procedure) et au nouveau type d'aéronef B747–8F.

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

Hormis le contrôle et le traitement de 80.000 mouvements d'aéronefs, les activités du Service ATC se sont focalisées sur 2 éléments principaux, le contrôle d'aérodrome des mouvements au sol et l'adaptation de l'espace aérien.

Une mise en œuvre d'un plan d'action relatif à l'amélioration du contrôle des mouvements au sol à l'aéroport est en élaboration. Il s'en suit une élaboration et édition des spécifications techniques et opérationnelles pour l'implémentation d'un instrument de surveillance « radar sol » (A-SMGCS), ainsi que le lancement d'une procédure européenne de soumissions d'offres pour le projet A-SMGCS.

De nombreuses études d'experts externes tels que Helios, Austrocontrol et Skyguide furent réalisées sur une amélioration des procédures en cas de mauvaise visibilité. (LVP, Aire sensible ILS, interface parkings). Le lancement d'un programme de recherche et de validation sur le simulateur ATC, Tour de contrôle 360° 3D fut réalisé par l'institut néerlandais de recherche aéronautique NLR, afin d'évaluer et de valider le processus d'amélioration des procédures et instruments nécessaires pour une opération par mauvaise visibilité.

Le lancement du projet sur des mesures « contingency » avec une élaboration d'une solution nouvelle tour de contrôle « contingency » fut établi pour des procédures en cas d'urgence, technique ou opérationnelle.

Parallèlement à ces projets l'ATC s'est occupé de l'adaptation et de l'extension de l'espace aérien TMA (Traffic Management Advisor), suite au changement de la configuration de l'espace aérien français voisin (projet dénommé : « FL 165 »). Suite à ce projet s'en suit une élaboration et une édition de nouvelles *Letters of Agreements* avec les prestataires de service voisins de la France, de l'Allemagne, de la Belgique et de secteurs militaires adjacents. Il y a également eu une élaboration et une mise en œuvre de nouvelles routes de départ et d'arrivée en connexion avec les secteurs adjacents Sud et Est, ainsi qu'une étude et un recensement des capacités de surveillance radar pour l'espace aérien luxembourgeois. Le lancement d'un projet pour la réduction des séparations entre aéronefs en vol pour l'amélioration de la situation complexe en fut établi.

3.9.6. Service météorologique (MET)

Afin de perfectionner le recrutement des agents, les matières des examens d'entrée ont été revues, tout comme les cours de formation initiale à l'étranger aux écoles de Météo-France, de l'Ecole nationale de l'aviation civile et du *Deutscher Wetterdienst.*

Le 14 décembre 2010 le service MET est devenu membre auprès de MET Alliance qui regroupe plusieurs services météorologiques européens dans le but entre autres d'entretenir le contact avec FABEC.

Suite à la demande de la compagnie Luxair concernant une planification à l'avance de leurs vols en relation avec des conditions météorologiques significatives, le service MET prépare et envoie à Luxair les données requises chaque veille de novembre à mars.

En relation avec les nuages de cendres projetés par l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en Islande, le service météorologique a soutenu et conseillé le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, toutes les parties concernées en relation avec l'aviation et le grand public.

Le service météorologique a commencé la collaboration avec l'Administration de l'environnement concernant la publication d'une prévision sur la qualité de l'air, tel qu'en cas de smog.

Il a également lancé un bulletin spécifique contenant des informations météorologiques pour les agriculteurs et les vignerons développé en collaboration avec MBR-Services Colmar-Berg et élaboré et mis en ligne le portail Météo Luxembourg http://www.meteolux.lu.

Le service météorologique a passé avec succès l'audit externe ISO 9001:2008 en date du 23 août 2010.

4. La navigation intérieure

4.1. Activité législative

La loi du 23 février 2010 modifiant la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert (Mémorial A N° 41, page 636).

L'arrêté grand-ducal du 23 février 2010 portant modification des annexes de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 septembre 1996 (Mémorial A N° 52, pages 932 et ss).

Le règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (Mémorial A N° 59, pages 1018 et ss).

L'arrêté grand-ducal du 20 septembre 2010 portant modification des annexes de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 septembre 1996 (Mémorial A N° 172, pages 2844 et ss).

L'arrêté grand-ducal du 10 décembre 2010 portant publication de différentes modifications apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle (Mémorial A N° 231, pages 3862 et ss).

L'arrêté grand-ducal du 10 décembre 2010 portant publication d'un nouveau règlement pour le transport de matières dangereuses (ADN) sur la Moselle (Mémorial A N° 236, pages 3908 et 3909).

4.2. Activités internationales

4.2.1. Union Européenne

En 2010, aucun dossier particulier n'est à signaler au niveau des travaux afférents de l'Union européenne.

4.2.2. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

En 2010, outre la mise en œuvre au national de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI), le Luxembourg a suivi de prés les travaux de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin au niveau des différents comités en charge de la mise en œuvre de la Convention qui introduit le principe du « pollueur - payeur » sur toutes les voies navigables intérieures en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique et sur la Moselle internationale au Luxembourg et en France pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux.

En date des 11 octobre ainsi que des 9 et 10 décembre 2010, le Luxembourg a participé à la Conférence des Parties Contractantes (CPC).

4.2.3. Commission de la Moselle

La Commission de la Moselle a participé à une rencontre transfrontalière avec des représentants de la Grande-Région Sarre-Lor-Lux le 9 juin 2010 à Luxembourg en vue de la promotion du projet de liaison fluviale Saône-Moselle.

En 2010, la Commission de la Moselle a tenu, sous présidence luxembourgeoise deux séances plénières où d'importantes décisions ont été prises.

Pour remédier aux conséquences de la crise économique mondiale qui touche aussi le secteur transport dans la globalité, les délégations ont confié un mandat au Comité des Péages afin que celui-ci élabore de nouvelles règles en matière de tarif d'exception.

La Commission de la Moselle a en outre donné mandat au Comité des Péages afin d'établir une prise de position quant à une éventuelle mise en place d'un système électronique unique de perception des péages sur la Moselle, basée sur les retours d'expérience des Etats membres en matière de planification et d'implémentation de tels systèmes de perception.

En matière réglementaire, la Commission a apporté une série de modifications au règlement de police pour la navigation de la Moselle afin de tenir compte de l'évolution de la technique et des exigences en matière de sécurité et d'environnement.

Soucieux de faciliter la navigation par une mise en concordance aussi large que possible entre les prescriptions applicables sur la Moselle et celles applicables sur le Rhin, la Commission a décidé de remplacer le « Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) » par une version complètement révisée (ADN).

Une collaboration avec la Commission Centrale pour le Navigation du Rhin (CCNR) dans le cadre d'une reconnaissance de livrets de service non-rhénan s'est établie et le secrétariat a participé à deux réunions qui ont eu lieu à Strasbourg les 28 janvier 25 mars 2010.

Le Secrétariat de la Commission de la Moselle a pu participer à la Foire « Logistics Management Forum » à Luxembourg les 24 et 25 février 2010.

La Commission de la Moselle en tant que membre du comité directeur de PLATINA, une plateforme pour la mise en œuvre du programme européen NAIADES pour la promotion de la navigation intérieure en Europe, est régulièrement informé par son secrétariat des projets planifiés dans le cadre de ce programme.

Dans le cadre de la révision du Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI), le Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal de la Commission de la Moselle et le Groupe de travail Règlement de Police de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ont travaillé étroitement ensemble.

La Commission de la Moselle a participé, en tant que conseiller, du 16 au 18 juin 2010 à la 37ème session du Groupe de Travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure des Nations Unies à Genève.

La Commission de la Moselle a également pris acte du rapport de son Comité Technique en ce qui concerne l'avancement du projet sur l'amélioration des conditions de navigation, à savoir le doublement des écluses mosellanes en Allemagne et du projet de rehaussement des ponts opéré en France.

Au sein du Groupe de Travail « Gestion des Débits », deux thèmes principaux ont été abordées :
- la télégestion des écluses sur le Moselle, et
- l'automatisation des barrages.

La Commission de la Moselle a participé à une manifestation du Conseil Parlementaire Interrégional (CPI) portant sur la thématique « Etat, exigences, tâches et perspectives de l'aménagement de la Moselle en tant que voie d'eau pour un transport de containeurs du futur » et sur le projet intitulé « Poursuite de l'aménagement de la Moselle pour un transport fluvial compétitif et porteur d'avenir », où des discussions sur la priorité d'éclusage ont été entamées.

Les délégations ont également été informées des conclusions de la conférence intitulée « Multi modal shuttle : plateformes multimodales sur la Moselle », qui s'est tenue les 19 octobre 2010 à Metz et 25 juin à Bonn.

Les Groupes de Travail « Systèmes d'annonces et d'informations modernes sur la Moselle MIB-MOVES » et « Gestion des Débits » ont fourni un rapport succinct de leurs activités, notamment les échanges de données entre les experts des trois Etats riverains.

En outre, le comité mixte entre des représentants de la SIM et du Comité juridique de la Commission de la Moselle a analysé la situation financière de la Société de la Moselle et les modalités d'application des articles afférents de la Convention de la Moselle. Il a discuté sur différentes modalités visant à aboutir à une gestion financière plus incitative et une gestion opérationnelle plus harmonisée de la Moselle.

4.3. Le Service de la navigation

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 de la voie d'eau reflète donc un volet de la politique de mobilité douce tant au niveau transport de personnes que de marchandises.

La Moselle aménagée en infrastructure de transport se caractérise par des fonctions multiples. Au-delà de la fonction transport de marchandises et de personnes, elle est en effet au service des populations, de la production d'énergie renouvelable, de la stabilisation des niveaux phréatiques et du soutien des étiages, de la viti-, agri- et pisciculture et finalement du tourisme et des sports nautiques.

Le statut de la Moselle est 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 (Convention au sujet de la canalisation de la Moselle) ou de s'efforcer à limiter au strict minimum la durée des interruptions d'exploitation, en prenant toutes mesures appropriées (accords européens AGN + AGTC).

Le Service de la Navigation, est la concrétisation des engagements pris au plan international. Au plan de l'organisation interne de l'administration luxembourgeoise, le législateur a confié la gestion de ce patrimoine infrastructurel d'une manière globale à un service, dénommé "de la navigation" et placé sous l'autorité du membre du gouvernement

ayant les transports en ses attributions. A ce titre 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.
Les précisions relatées ci-après laissent apparaître que 2010 a été une année particulièrement riche en événements et en défis à maîtriser.

4.3.1. La gestion domaniale

L'année 2010 a été une année intense en matière de préparation du projet de la loi cadre visant la mise en place d'une base légale conforme en matière de la gestion du domaine public fluvial. Dans ce même contexte et afin de déterminer le cadre d'application des textes légaux et l'étendue du territoire à gérer, les travaux en rapport avec la mise en place d'un inventaire authentique et complet des propriétés relevant du domaine public fluvial ont été achevés.

Au-delà de ces priorités, les ressources disponibles étaient mobilisées pour parer aux priorités relevant des domaines d'activités suivants:

- La gestion quotidienne des dossiers d'autorisation d'occupation et d'utilisation privative du domaine public fluvial. La gestion des affaires en rapport avec la mise en place d'installations servant à la mise à l'eau ou à l'accostage d'embarcations, d'ouvrages de déversements ou encore d'aménagements urbanistiques sur la rive s'opère dans le respect des intérêts publics et de l'égalité de traitement des usagers sur base du logiciel de gestion domaniale.
- La mise à jour de l'inventaire des occupations du domaine, y compris l'inventaire cartographique et l'actualisation des plans d'ensemble visualisant l'état des occupations concédées et des plans spécifiques joints aux autorisations d'occupation privatives du domaine. L'objectif final étant d'intégrer et de concentrer à terme l'ensemble des informations domaniales dans le cadre du logiciel de gestion domaniale.
- La mise en valeur des potentialités et la promotion du développement/modernisation harmonieux des infrastructures nautiques. Dans ce contexte il sied de mentionner la collaboration ayant comme objet la réalisation d'une étude conceptuelle sur le tourisme fluvial et l'évaluation des synergies, respectivement du potentiel de développement du domaine du tourisme nautique.
- La prestation de services d'assistance et de conseil pour des projets prévus sur ou à proximité du domaine public fluvial.
- Les activités de contrôle en rapport avec la conservation et l'exploitation des infrastructures nautiques et l'exécution de travaux y compris le suivi de la police administrative sur le domaine public fluvial.

On remarquera que les défis ont été de taille et que les chantiers n'ont donc pas manqué en 2010.

4.3.2. La gestion des barrages et écluses de la Moselle

Sur le plan du tonnage transporté le redressement de la navigation mosellane est évident. Dans les principaux secteurs d'activité, à savoir les combustibles minéraux et les produits

agricoles, les volumes sont repartis à la hausse. Les perspectives de développement sont donc redevenues positives après le recul constaté pour l'année précédente.

- **Le transport de marchandises**

Au cours de l'année 2010 a été recensé un transport de marchandises de 9.622.536 tonnes ce qui constitue une augmentation de 28,68 % par rapport à l'année précédente. Le transport de marchandises a augmenté considérablement cette année par rapport à l'année précédente qui était marquée par la crise.

- **Le transport de personnes et la navigation de plaisance**

Pour ce qui est du transport de personnes et de la navigation de plaisance sur la Moselle, les activités se sont maintenues à un haut niveau. En ce qui concerne les mouvements de bateaux, ces activités essentiellement saisonnières ont en 2010 atteint un chiffre de 1523 pour les seuls mouvements d'unités de plaisance par le grand sas de l'écluse de Grevenmacher, alors que 385 mouvements de bateaux d'excursion journalière et de bateaux à cabines ont été enregistrés.

A noter que la majeure partie des mouvements des bateaux à passagers ont lieu sous le couvert d'une priorité d'éclusage prévue dans le cadre du règlement international de police pour la navigation de la Moselle.

Pour pouvoir offrir ces services ont dû être gérés pas moins que 597 créneaux horaires. Afin de réduire le temps à consacrer aux procédures d'ailleurs arrêtées au plan international, les possibilités d'amélioration ont été examinées. Ces efforts ont permis une simplification au niveau de la diffusion des informations. La publication obligatoire de l'état actualisé de l'horaire des éclusages prioritaires par un site internet facilite les mises à jour et améliore les conditions de consultation des intéressés.

- **L'exploitation et le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle**

En raison de la technicité des ouvrages, les risques de pannes sont relativement nombreux et variés. En vue de pouvoir garantir la fiabilité et la sécurité de fonctionnement il importe de déployer une vigilance de tout instant et d'organiser les interventions préventives d'une manière optimale.

Comme tout dysfonctionnement au niveau des barrages peut entraîner des répercussions graves non seulement sur la régulation du niveau d'eau mais également sur l'évacuation des eaux lors d'une crue, une certaine priorité a dû être réservée à la maintenance des installations des barrages. A rappeler que les barrages ont des fonctions multiples. Au-delà de la fonction de maintenir des niveaux d'eau permettant la navigation leur exploitation doit favoriser le soutien des étiages et la gestion des crues ou encore la production d'énergie renouvelable.

- **Les réalisations en 2010**

- Au barrage de Grevenmacher des travaux d'assainissement extraordinaires nécessitant une mise hors service ont été effectués à la vanne gauche entre début avril et début octobre 2010.

- Suite à l'entrée en vigueur de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure des activités ont été déployées en vue d'optimiser la gestion des déchets. Par avis du 17 décembre 2010 les usagers de la voie d'eau mosellane ont été informés de la mise en service d'une aire de dépôt de déchets, construite dans ce contexte dans l'enceinte du barrage-écluse de Grevenmacher-Wellen.

- Après la rénovation complète les ouvrages, a été lancé en 2010 l'étude préparatoire visant la modernisation des conditions d'exploitation. Ce projet consiste à examiner les conditions de mise en place d'une gestion centralisée de plusieurs ouvrages télé gérés. L'objectif de ce projet est de réduire d'une part les frais d'exploitation et d'optimiser d'autre part la gestion du trafic.

- Face au défi de garantir la continuité fonctionnelle pendant toute l'année, 24h sur 24h, respectivement en vue de pouvoir parer aux problèmes récurrents d'entretien et de dépannage des équipements des ouvrages a également été entamée une étude visant l'optimisation des ressources humaines et la mise en place d'une gestion plus efficace au plan technique et financier.

4.3.3. La gestion des ressources hydrauliques

- **Les conditions hydrauliques**

L'année 2010 s'est caractérisée par une hydraulicité particulièrement variable. Des épisodes de crues répétitives se sont manifestés dès décembre.

Or, le défi à maîtriser au cours de l'année 2010 concernait plus spécialement les périodes d'étiages.

Face à des fortes variations du débit en provenance du bassin amont de la Moselle en printemps et en automne, des mesures particulières ont dû être prises pour pouvoir garantir la régulation des niveaux d'eau et la sécurité du trafic. Cette situation imposait notamment des restrictions au niveau du tirant d'eau admissible des bateaux.

- **Les prestations de la cellule d'annonce des crues**

Les paramètres conditionnant l'activité opérationnelle du service d'annonce des crues se lisent pour l'année 2010 et avec référence à l'échelle de Stadtbredimus comme suit:
- Durée de la période d'observation et d'analyse: 307 heures
- Durée de la phase opérationnelle au plan externe: 160 heures

Pour ce qui est des projets extraordinaires, les travaux visant la modernisation du système de diffusion des informations en cas de crues sur la Moselle ont été poursuivis par un groupe de travail *ad hoc*. Le nouveau système de diffusion qui s'appuie sur un système d'alerte informatisé a pour objectif d'informer les destinataires de manière multiple et immédiate et de fournir ainsi une information en simultané à un grand nombre de destinataires.

Comme la mise en place du nouveau niveau de service requiert une adaptation du cadre réglementaire, un projet de règlement visant à remplacer les directives du Conseil de Gouvernement de 1984 applicables en cas de crues sur la Moselle a été élaboré. Il n'a néanmoins pas été possible de clore la phase de concertation avec les instances concernées pour la fin d'année.

- **Exploitation et gestion du réseau de surveillance hydrométriques**

Pour assurer une gestion optimale des débits et des barrages, un ensemble de paramètres caractéristiques doivent être mesurés et surveillés, en continu ou à intervalles rapprochés.

A cet égard, il sied de rappeler d'emblée que les stations hydrométriques exploitées par le Service de la Navigation ne sont non seulement utiles, voire indispensables pour le service des barrages et la navigation, mais servent également dans le cadre de la lutte contre les inondations, respectivement pour détecter et anticiper des périodes d'étiage.

Afin de pouvoir se conformer aux engagements souscrits dans le cadre des accords internationaux, les stations, tout comme le réseau de transmission doivent être maintenues en état opérationnel à longueur d'année.

Dans l'intérêt de la fiabilisation opérationnelle du service d'annonce des crues de la Moselle a par ailleurs été mis en place un site de repli comportant les installations redondantes de réception et de transmission.

Toutes ces données collectées et archivées sont à la base des études hydrologiques et techniques indispensables à une gestion durable des ressources ou la maîtrise des risques hydrologiques.

4.3.4. La gestion de la sécurité sur l'eau

Au niveau des faits marquants imprévisibles, il reste d'emblée à préciser qu'au cours de l'année 2010, ont dû être traités 41 événements extraordinaires d'exploitation, dont trois à incidence significative sur la sûreté d'exploitation.

Face aux multiples défis et aux effectifs limités s'est imposé une organisation stricte des ressources se caractérisant par une concentration des moyens disponibles sur des activités prioritaires relevant des domaines suivants:

- Pour pouvoir assurer la sécurité d'exploitation de la voie navigable on doit avoir des connaissances précises et exhaustives des fonds du lit de la Moselle. Il a été possible d'achever en 2010 le recensement complet et homogène des levées bathymétriques du lit et de la berge luxembourgeoise. Sur base de ces documents cartographiques de référence seront effectués dans les années à venir le contrôle subaquatique de l'état conforme du lit et des berges tout comme la vérification de l'absence d'entraves à la sécurité de circulation.
- La surveillance du balisage flottant et de la signalisation nautique terrestre, y compris la vérification de l'absence d'effets nuisibles émanant d'infrastructures autres que de navigation (échos radars perturbateurs p.ex.).
- Les activités indispensables de régulation et d'encadrement de la circulation lors de manifestations sportives, de fêtes nautiques, de travaux ou d'autres activités extraordinaires ayant eu lieu sur la voie d'eau.
- Les mesures extraordinaires décidées d'ailleurs d'un commun accord avec l'autorité allemande compétente, ont ainsi requis des modifications des conditions d'exploitation d'un impact variable portés à la connaissance des concernés par le biais de 57 avis à la batellerie.
- La gestion et le contrôle des autorisations d'exploitation des bateaux à passagers, y compris la surveillance de la bonne application des règlements régissant le transport de personnes ainsi que le respect des prescriptions techniques;

- La formation des agents appelés à intervenir en cas d'incident ou d'accident nautique. L'aspect formation des agents d'intervention nautique prend une importance croissante non seulement en raison des spécificités techniques, mais encore en raison de l'évolution rapide de la complexité du cadre réglementaire et procédural.
- Dans ce contexte il importe de mettre en évidence les efforts déployés dans l'intérêt de l'organisation de cours de formation spécifiques et les activités et exercices destinés à préparer les interventions et capitaliser les expériences. Des activités communes avec les services de secours ont concerné plus particulièrement:
  - la journée nationale de la protection civile, ayant eu lieu le 8 mai 2010 à Wasserbillig;
  - l'exercice de sauvetage et d'évacuation de personnes blessées au barrage-écluse de Stadtbredimus;
  - à l'occasion du Kantonaldag / 5e anniversaire du CIMW le 4 juillet 2010 à Mertert.
- le maintien de la capacité et de l'efficacité d'intervention en situation d'urgence. A rappeler que le Service de la Navigation est tenu en tant qu'exploitant de l'infrastructure de transport, de garantir un potentiel minimum d'intervention et de secours en vertu des obligations imposées par les autorisations d'exploitation. Pour pouvoir satisfaire ces impératifs ont été déployés des efforts de mise à niveau du parc du matériel d'intervention nautique et bathymétrique.

Sensibilisation et information du public

Les particularités nautiques, l'évolution rapide du cadre légal tout comme l'efficacité de gestion imposent d'organiser la circulation de l'information.

Des actions régulières d'information et de promotion ciblées vers les acteurs du transport professionnel et le secteur de la navigation de plaisance ont lieu régulièrement lors de projets spécifiques ou par le biais de réunions, respectivement la réalisation de publications et autres outils d'information.

Ces efforts se trouvent notamment concrétisés par la néanmoins traditionnelle réunion commune entre les professionnels de la navigation intérieure, les acteurs du tourisme et des sports nautiques et l'exploitant ces infrastructures. Grace à cette plateforme de contact, il a notamment été possible d'assurer un large échange d'informations portant sur les conditions de navigation, les différents événements de l'année, l'évolution du plan réglementaire ou encore les besoins structurels des acteurs.

Outre la communication dynamique régulière, des efforts ont d'autre part été déployés en vue de pouvoir procéder à la republication de la documentation de référence actualisée.

4.3.5. Activités connexes et environnement de travail

Comme le cadre et les interfaces de contact dépassent éminemment le seul plan national, il va sans dire qu'il n'a pas été facile de relever tous les défis de collaboration, de représentation et de contacts à ce niveau.

Si les performances témoignent d'une mobilisation extrême d'un effectif des plus restreints, ils sont néanmoins trompeurs dans la mesure où ils n'ont pu être réalisés qu'avec l'appui de prestataires externes. Cet expédient a néanmoins trouvé ses limites en raison de la nature des missions, respectivement des moyens à investir pour pouvoir assurer la rigueur d'encadrement.

Il reste finalement de rappeler la collaboration assurée dans le cadre des permis de capacité avec l'autorité compétente en la matière. Cette activité implique en effet un volume de travail non-négligeable vu le nombre invariablement élevé de candidats intéressés à la navigation de plaisance.

4.4. Port de Mertert

Le tonnage total a accusé en 2010 une reprise significative par rapport à 2009. Après l'année 2009, où la crise économique avait frappé de plein fouet le secteur de la navigation fluviale, les tonnages transbordés par le port de Mertert ont remonté sans pour autant atteindre le niveau de 2008.

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2010, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint 1.267.421 t contre 987.887 t en 2009 et contre 1.612.893 t en 2008, soit une augmentation de 279.534 t ou 28,30% par rapport à 2009 et une diminution de 345.472 t ou 21,42 % par rapport à 2008.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une hausse de 82.476 t par rapport à 2009 et une baisse de 54.878 t par rapport à 2008 pour atteindre 306.104 t.

4.4.1. Trafic portuaire

Le courant export a enregistré au total une augmentation de 29.719 t ou 25,35 % par rapport à 2009 et une régression de 59.811 t ou 28,92 % par rapport à 2008, revenant de 206.780 t en 2008 à 117.250 t en 2009 et à 146.969 t en 2010. Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une hausse de 28.123 t soit 24,96 % par rapport à 2009 et une baisse importante de 56.969 t soit 28,81 % par rapport à 2008 des produits sidérurgiques pour atteindre 140.798 t. Le nouveau produit des copeaux de bois a enregistré un total de 2.260 t.

Le courant import a totalisé 684.878 t et marque ainsi une augmentation de 111.013 t ou 19,34% par rapport à 2009 et une diminution de 256.263 t ou 27,23 % par rapport à 2008.

Les ferrailles avec un tonnage de 132.472 t ont augmenté par rapport à 2009 de 83.222 t ou 168,98 % et régressé de 125.304 t ou 48,61 % par rapport à 2008.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques ont marqué une augmentation de 100 % par rapport à 2009 pour atteindre 448 t et une forte diminution de 22.178 t ou 98,02 % par rapport à 2008.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2010 une légère hausse de 2.293 t ou 0,53 % par rapport à 2009 et une baisse de 60.835 t ou 12,24 % par rapport à 2008, pour ainsi atteindre 436.266 t.

Le trafic charbonnier a connu une régression de 21.142 t ou 68,32 % par rapport à 2009 et une régression de 55.148 t ou 84,90 % par rapport à 2008, pour revenir à 9.805 t. Les matériaux de construction ont marqué une augmentation de 15.112 t ou 257,23 % par rapport à 2009 et une diminution de 12.050 t ou 36,47 % par rapport à 2008 pour se fixer à 20.987 t. Les produits agricoles ont enregistré une hausse de 18.114 t ou 48,68 % par rapport à 2009 et également une hausse de 4.939 t ou 9,80 % par rapport à 2008 pour atteindre 55.323 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2010 un tonnage total de 273.718 t par rapport à 161.925 t en 2009 et 480.690 t en 2008.

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une augmentation de 56.326 t ou 77,01 % par rapport en 2009 et de 25.480 t ou 24,50 % par rapport à 2008 pour se fixer à 129.470 t.

Le trafic "terrestre port" a également augmenté de 38.839 t ou 41,66 % par rapport à 2009 et baissé de 64.103 t ou 32,68 % par rapport à 2008 pour atteindre 132.062 t.

Le trafic "terrestre zone industrielle port" a augmenté de 43.637 t ou 33,46 % par rapport à 2009 et de 9.225 t ou 5,60 % par rapport à 2008 pour se fixer à 174.042 t.

4.4.2. Dossiers en cours

Etant donné que le transport fluvial, écologique sûr et durable, a un avenir prospère devant lui, et au vu de la situation stratégique idéale du Port de Mertert représentant un site luxembourgeois unique regroupant les trois modes de transport et permettant ainsi un transbordement entre fluvial, rail et route, la Société du Port, en coopération avec les CFL et les Ponts et Chaussées, ont réalisé un projet pour le réaménagement intégral de l'ensemble du réseau ferré dans l'enceinte portuaire. Il est prévu de moderniser le réseau ferré d'une manière prospective et d'offrir la possibilité de télécommander l'aiguillage à distance.

Il est projeté d'agrandir le faisceau d'arrivée et de départ de 4 voies ferrées (3 voies pour Luxport et 1 voie de déchargement pour Tanklux), augmentant ainsi à 7 le nombre de voies disponibles pour la société Luxport. 2 voies supplémentaires seront aménagées du côté Ouest et 1 voie du côté Est.

La voie de chargement de Tanklux sera étendue de 700 mètres jusqu'à la zone du faisceau d'arrivée et de départ créant ainsi une voie de chargement continue d'une longueur totale de 1.100 mètres. L'entrée directe de trains d'une longueur maximale de 400 mètres (22 wagons et une unité de traction) en provenance de Wasserbillig est ainsi garantie par le raccordement central. Le chargement et le déchargement simultané de 5 wagons est assuré grâce à une aire de chargement supplémentaire également prévue dans le contexte de l'extension des voies existantes.

Parallèlement le raccordement des voies de triage avec les faisceaux d'arrivée et de départ sera réalisé grâce à des voies doubles.

Le projet a été inscrit sur la liste des grands projets d'infrastructures du Ministère des Transports en juin 2008. Le projet sur base d'un avant projet sommaire a été approuvé par la Commission des Transports de la Chambre des Députés lors de sa réunion du 24 septembre 2008 et adopté par la Chambre des Députés au cours de la séance publique du 23 octobre 2008.

En concordance avec le projet susmentionné, et afin de garantir la viabilité du réseau jusqu'au début des travaux, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a établi un programme quinquennal d'entretien renforcé en vue de garantir la viabilité du réseau ferré à court terme.

La construction du nouveau quai pétrolier à l'extrémité Sud du Port s'avère indispensable en relation avec l'extension projetée du dépôt pétrolier. Les études y relatives sont en cours de

réalisation. Les travaux proprement dits pour le quai d'accostage qui nous concernent sont actuellement estimés à au moins 6 millions €, pour débuter au plus tôt en 2012. Les installations spécifiques relatives au déchargement des produits pétroliers seront à charge de l'exploitant Tanklux.

Suite à la décision d'aménager le terrain entre les « Bétons Feidt » et le « dépôt de sel » pour le stockage et l'assemblage de palplanches d'Arcelor-Mittal et afin de rendre accessible cette extrémité du port par voie ferrée, la voie 53 sera prolongée par les CFL. Avant et pour les mêmes raisons, l'administration des Ponts et Chaussées devra construire une nouvelle route d'accès desservant le zoning Nord au Port. Aussi et afin de maintenir en état l'installation de transport pour clinker de ciment, il est nécessaire de déplacer la route existante vers « Bétons Feidt ». L'APD est en cours, et les travaux proprement dits sont actuellement évalués supérieurs à 2,3 millions € pour la partie route et à 5 millions € pour la partie rail. Afin d'être prêt lors de la relance de l'économie, les travaux sont prévus de démarrer dans les meilleurs délais.

Conformément à la loi du 31 mars 2000, l'Etat assume l'entretien constructif des réseaux de transport internes tels que la voirie et les voies ferrées et de ses équipements ainsi que des constructions et aménagements portuaires dont il est le propriétaire.

L'Etat assume également l'entretien courant de ces aménagements, à moins que cette charge ne soit imposée par la société aux sous-concessionnaires ou aux locataires.

Les travaux d'investissement de grande envergure qui dépassent le montant de 40 millions € sont autorisés par une loi spéciale. Ceci est par exemple le cas pour la refonte du réseau ferré dont la procédure est déjà engagée. Toutefois les projets d'investissement, comme par exemple le prolongement de la voie ferrée en vue de rendre accessible le zoning Nord, la construction d'une nouvelle route, la réalisation du nouveau quai pétrolier, ainsi que les menus investissements dont la dépense ne dépasse pas le montant des 40 millions € et qui ne relèvent pas de l'entretien constructif ne sont pas couverts par les dispositions légales actuellement en vigueur pour le Port de Mertert.

Vu l'état de vétusté avancé des installations portuaires datant de la moitié des années soixante du 20^{e} siècle, et afin de rendre les installations techniques portuaires aptes à pouvoir affronter les défis du 21^{e} siècle, la loi portuaire sera adaptée en conséquence. Dans sa séance du 19 janvier 2010, la Chambre des Députés a adopté à l'unanimité des 60 votants le projet de loi modifiant la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert.

5. Stratégie et planification

5.1. La politique des transports face aux objectifs du développement durable

L'évolution de la population au Luxembourg, qui s'est accrue de quelque 120.000 personnes en 30 ans, constitue une croissance démographique exceptionnelle en comparaison avec des pays voisins ou proches et conduit à une augmentation continue de la demande de trafic.

Au cours des 5 dernières années, cette croissance s'est même accélérée. Ainsi, le Luxembourg comporte en 2010 une population résidente de 502.100 habitants croissant actuellement au rythme de quelque 7.000 personnes par an ainsi que quelque 150.000 travailleurs frontaliers dont le nombre progresse de quelque 6.000 unités par an. Cette croissance a été freinée par les effets de la crise économique mais les chiffres évoluent de nouveau et ont dépassé vers le milieu de l'année 2010 le niveau existant avant la crise.

Voir figure 1 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Face à ce développement avec ses répercussions sur les transports qui implique que les capacités de certains axes routiers atteignent leur limite au fur et à mesure, que l'espace réservé au stationnement dans les zones urbaines se raréfie et que la facture écologique due au trafic routier s'alourdit, le rôle des transports en commun devient de plus en plus important.

Pour répondre à ce défi et afin de garantir une mobilité durable, préservatrice de l'environnement humain et naturel et créatrice de nouveaux emplois, il importe d'atteindre l'objectif d'un partage modal d'au moins 25 % en faveur des transports en commun. Une priorité absolue doit ainsi être réservée au développement des transports en commun et notamment des chemins de fer.

Ainsi, une politique des transports intégrée qui sera axée sur une amélioration sensible de l'offre en mobilité est mise en œuvre. Elle distingue entre les mesures prises en faveur des transports en commun sur le plan national et au niveau du raccordement du pays aux réseaux ferroviaires européens et de l'amélioration des transports publics régionaux transfrontaliers et entre les initiatives à prendre en relation avec l'amélioration de la mobilité douce et du transport de marchandises par rail.

La stratégie de mobilité poursuivie par le Gouvernement se traduit par une amélioration sensible de l'offre ferroviaire qui inclut une extension du réseau ferré notamment dans le sud du pays et autour de la capitale en vue de tenir au mieux compte des axes de développement de l'emploi national affectant le plus fortement ces parties du pays. Les projets d'infrastructures ferroviaires visant une amélioration de l'offre peuvent être partagés en les catégories suivantes : infrastructures ferroviaires d'envergure (p.ex nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg), dédoublement, réaménagement de lignes ferroviaires existantes (p.ex. dédoublement de la ligne entre Luxembourg et Pétange), adaptation technique d'une infrastructure ferroviaire existante et projets de transports en commun dans l'espace urbain (p.ex. introduction d'un système de transports à grande capacité de type tram sur l'axe Kirchberg – Centre-Ville – Gare Centrale).

La stratégie mise sur la complémentarité et non sur la mise en concurrence entre route et rail, entre transport individuel et transport en commun tout en prévoyant des nœuds d'échange à la périphérie de la capitale. Ainsi les gares d'échange à la périphérie de la capitale joueront le rôle clé de nœuds pivots entre l'interurbain et l'intra-urbain sachant que c'est à leur niveau que s'opérera la jonction intermodale des flux multimodaux.

A côté de l'amélioration de l'offre des transports publics, des aires de transbordement ou parkings d'accueil sont installés aux points d'intersection cruciaux du réseau routier avec le réseau des transports en commun. Les P&R recherchent l'objectif de canaliser les flux de trafic dans les espaces ruraux ayant une population plus dispersée et où il est difficile de toujours mettre en place des lignes de bus, voire de trains à cadence attractive pouvant répondre à chacune des demandes et en même temps rivaliser avec les temps de parcours de la voiture individuelle.

Complémentairement au développement des transports en commun sur le plan national, il s'avère également important de disposer d'un raccordement performant du pays aux réseaux ferroviaires européens (p.ex. TGV, Eurocap-Rail, axe Luxembourg – Trèves – Coblence).

Le nombre important de navetteurs accomplissant chaque jour le trajet domicile-travail-domicile et traversant pour cela les frontières souligne qu'un rôle important incombe également à l'amélioration des transports publics transfrontaliers. C'est pourquoi, tous les efforts possibles doivent être entrepris pour néanmoins augmenter substantiellement la part des transports publics dans la mobilité transfrontalière, notamment par une intense coopération transfrontalière en matière de transports et par la mise en place prioritaire de capacités supplémentaire sur les axes transfrontaliers majeurs.

La mobilité douce est un élément à ne pas négliger dans ce contexte alors qu'elle offre des moyens de transport simples, sains et écologiques pour couvrir les petites distances. Le plan d'action élaboré à cet effet comprend une série de mesures à mettre en œuvre pour améliorer et faire valoriser le potentiel de la mobilité douce.

Le Gouvernement accordera dans ce contexte une priorité au Plan sectoriel Transports (PST), établi dans le cadre du programme directeur d'aménagement du territoire et de l'IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept), en vue de lui attribuer un cadre réglementaire et référentiel pour la mise en œuvre de la politique des transports.

La politique d'investissement en faveur des transports publics souligne l'ambition du Gouvernement à s'engager sans compromis dans cette voie. Ainsi, le volume financier des dépenses liées à la réalisation des projets d'infrastructure internationaux, transfrontaliers et nationaux qui seront financés par le Fonds du Rail et qui figurent dans son programme quinquennal, s'élève à un montant de quelque 2,2 milliards d'euros pour la période de 2010 à 2014.

Voir figure 2 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

5.2. Le volet infrastructure ferroviaire

Le réseau ferré constituera l'épine dorsale de la politique gouvernementale en faveur des transports en commun. En voici les projets de grande envergure:

5.2.1. La mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg

Afin de soutenir les objectifs de développement spatial par une politique appropriée des transports en commun, une combinaison train moderne et tram est la mieux adaptée pour la capitale et son agglomération. Un tram léger moderne est capable de concilier la double nécessité de rattachement efficace, rapide, confortable et de grande capacité de la Ville-Haute à la Gare Centrale ainsi qu'au Kirchberg, sans oublier les nouveaux quartiers en développement et les gares périphériques.

Il est évident que, dans une combinaison train et tram léger, un rôle important revient aux gares périphériques qui, en tant que plateformes multimodales d'échange, devront dynamiser l'ensemble des flux du réseau multimodal des transports en commun.

C'est donc en raison de l'évolution polycentrique de l'agglomération de la capitale, couplée à une redynamisation d'autres pôles urbains et un prolongement des distances domicile-travail parcourus bien au-delà des frontières, que la mise en place d'un système intra-urbain ferroviaire léger, en association avec le train interurbain, s'impose désormais. S'y ajoute le besoin vital de rénovation du centre-ville de Luxembourg qu'un système ferroviaire léger harmonieusement intégré dans l'espace rue est parfaitement à même de soutenir.

Le projet permettra notamment de satisfaire aux objectifs suivants:

- Il participera aux efforts visant à améliorer la quote-part des transports en commun en vue d'un Modal Split futur équivalent à 25:75.

- Il contribuera aux efforts sur le plan financier visant à parvenir à des économies potentielles en favorisant un concept extensible et modulaire dont chaque phase de projet représente un taux rendement/coût élevé.

- Il s'agira d'un système durable qui vise une meilleure qualité de vie en respectant les défis environnementaux par une réduction des gaz à effet de serre (CO_2, …), des particules fines («Feinstaub», …), d'émissions de bruit, etc.

- Il s'alignera sur les grands principes de développement de l'espace urbain en vue d'un aménagement du territoire durable équilibré et non concurrentiel (IVL).

- Il sera basé sur un concept intégré et cohérent bus - voies ferrées dont le réseau ferré classique constituera l'épine dorsale de l'offre et qui assurera un raccord équilibré du Centre-Ville avec les gares périphériques projetées.

Voir figure 3 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Au vu de la résolution du Conseil communal de la Ville de Luxembourg du 27 mars 2006 et de la motion de la Chambre des Députés du 6 avril 2006 confirmant le projet du tram léger, la Ville de Luxembourg et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures ont constitué le groupement d'intérêt économique GIE LUXTRAM en juin 2007 qui est en charge de la mise en œuvre du projet.

L'Etat y est représenté par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, dont deux représentants du Département des transports, un représentant du Département de l'aménagement du territoire et un représentant du Département des travaux publics, ainsi que par un représentant respectivement du Ministère des Finances, du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du plateau du Kirchberg et de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Les deux membres susmentionnés possèdent chacun une voix au sein de l'Assemblée. L'Assemblée s'est réunie à 10 reprises en 2010.

Le GIE LUXTRAM a pour mission de poursuivre la planification d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg et plus précisément entre la Luxexpo et la nouvelle gare périphérique de Cessange en passant par le Glacis, la place de l'Etoile, le Centre Hamilius et la place devant la Gare Centrale. La première phase de construction correspond à une ligne qui permet la liaison Luxexpo – Centre-Ville - Gare Centrale. Plusieurs extensions de cette ligne de base sont prévues afin de desservir, par le tram, d'autres pôles ou quartiers de l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

Ainsi, le GIE LUXTRAM réalise toutes les études de planification jusqu'au niveau APD inclus afin de permettre le dépôt d'un projet de loi et de clarifier tous les aspects relatifs à la mise en place du projet, tels que le financement, la réalisation et l'exploitation.

En ce qui concerne les études de tracé, le tracé définitif du tram entre la Gare Centrale et le Centre Hamilius a pu être présenté en mai 2008 suite à une évaluation comparative multi-critères de variantes.

Voir figure 4 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

En date du 10 mars 2009 le GIE LUXTRAM a présenté l'architecte retenu pour accompagner la réalisation du tram léger dans la Ville de Luxembourg. La désignation de l'architecte fait suite à un concours au niveau européen et a eu comme objectif d'affirmer l'identité du tramway tout en assurant sa bonne intégration dans le milieu urbain. La plus-value architecturale attendue portera sur l'organisation de l'espace, le réaménagement de la voirie et les mobiliers urbains.

Les études détaillées de tracé et d'insertion (APD) ont été engagées début 2009 et continuées en 2010 afin de permettre le dépôt d'un projet de loi de programmation de l'opération de construction du tram léger.

Parmi les études nouvellement engagées en 2010 par le GIE LUXTRAM en vue de l'avancement du projet, il y a lieu de citer :

- la reconnaissance géotechnique
- l'étude de vibrations
- le levé topographique
- les études environnementales qui portent sur le tronçon de ligne et le Centre de Remisage et de Maintenance.

En particulier, la mise en application de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement a fait l'objet d'une grande attention au cours de l'année 2010.

La campagne de reconnaissance géotechnique sur le tracé du tram comprenait des sondages et des essais dans le but de connaître la nature et les caractéristiques des sols. Une première phase d'essais a eu lieu le long du Boulevard J.F. Kennedy au Kirchberg du 12 au 30 juillet 2010. La deuxième phase, qui a porté sur le tronçon qui relie la Gare Centrale au Rond Point Schuman, a eu lieu du 25 août au 17 septembre.

La campagne a ainsi permis :

- de dimensionner la plate-forme du tram ainsi que les aménagements qui l'accompagnent,

- d'évaluer les travaux à mener sur les réseaux situés sous la ligne en vue de leur déplacement ou de leur renforcement,
- d'optimiser les terrassements et l'emploi des matériaux.

L'étude de mesure de vibrations sur le tracé du tram, de la Gare jusqu'à Luxexpo, a eu pour objet de

- déterminer les caractéristiques mécaniques du terrain concernant la transmission des vibrations,
- mesurer les oscillations dans les bâtiments proches du tracé,
- évaluer la susceptibilité aux vibrations des dalles des bâtiments.

A cette fin une campagne de mesure a été réalisée pendant deux semaines entre lundi 27 septembre et vendredi 8 octobre 2010. Elle prévoyait des essais, sur la chaussée, devant une vingtaine de bâtiments représentatifs, pour mesurer les vibrations transmises à l'extérieur et à l'intérieur de chaque bâtiment.

L'analyse des données de mesure a permis, au moyen d'une procédure d'analyse spectrale, de pronostiquer les futures vibrations en prenant en considération le comportement de résonance du bâtiment et les caractéristiques de transmission, en fréquence, à travers le terrain.

En ce qui concerne le financement du projet, l'Etat et la Ville de Luxembourg ont trouvé en 2010, suite à des discussions intensives, un accord sur le financement de la construction du tram. Ainsi, les coûts de construction seront répartis à hauteur d'un tiers pour la Ville de Luxembourg et de deux tiers pour l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg.

5.2.2. La desserte de Belval-Ouest

Le site de Belval-Ouest constitue un élément clé permettant de dynamiser l'ensemble de la Région Sud et dont l'objectif stratégique en termes d'aménagement du territoire, est de rééquilibrer le territoire en contrebalançant la sur-attractivité et la sur-centralité de la région autour de la capitale Luxembourg.

La première phase du projet, autorisé par la loi du 18 avril 2004, comporte la gare de Belval-Université ainsi qu'une gare routière et un grand parking d'accueil à côté de la Gare Belval-Université.

La Gare Belval-Université qui constitue l'entrée principale au site de Belval-Ouest a été réalisée en premier lieu. Elle est liée par voie de passerelles au P&R, à la gare routière ainsi qu'au site lui-même. En date du 9 novembre 2006 a eu lieu le coup de pelle pour symboliser le début des travaux préparatoires relatifs à la Gare Belval-Université. Les travaux relatifs à la réalisation de la Gare Belval-Université elle-même ont été entamés en 2008 et poursuivis en 2009 et 2010, ce qui a permis d'inaugurer ladite gare le 28 septembre 2010.

Voir figure 5 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

En ce qui concerne le P&R, la loi du 18 avril 2004 prévoit qu'il pourra être aménagé pour une capacité de 1.620 emplacements et pourra être agrandi dans une deuxième étape à 2.475 emplacements. Il sera situé au sud du CR 168 d'Esch-sur-Alzette à Belvaux. Il poursuit l'objectif primaire de la création d'une possibilité de parcage pour les frontaliers voulant continuer en direction de Luxembourg-Ville en utilisant les transports en commun. Néanmoins, le P&R pourrait être utilisé pour des évènements occasionnels tels que des

concerts, s'il s'avère que ceux-ci ne sont pas en conflit avec cet objectif primaire. Son exploitation est prévue dès 2011.

Est également en phase de réalisation un arrêt provisoire à la hauteur du futur lycée Belval sur l'actuel tracé permettant ainsi d'assurer dès l'ouverture dudit lycée en septembre 2011 la desserte de celui-ci et du quartier environnant par le rail.

La deuxième étape prévoit la réalisation d'une antenne ferroviaire entre la Gare Belvaux-Mairie et la Gare Belval-Université et son prolongement en direction d'Oberkorn par un nouveau tunnel en-dessous de la localité de Belvaux permettant la mise hors service concomitante de l'ancien tracé très sinueux dit «Balkan» à travers la localité de Belvaux. Ceci permet de réduire les incommodités dues à un trafic ferroviaire censé croître de manière soutenue au cours des années à venir, notamment sous l'effet de la promotion des transports publics voulue par le Gouvernement.

5.2.3. Les gares périphériques

Les gares périphériques joueront le rôle clé de nœuds pivots entre l'interurbain et l'intra-urbain sachant que c'est à leur niveau que s'opérera la jonction cruciale des flux multimodaux. En tant que point d'échange entre le Train classique et le Tram léger respectivement le bus ils contribueront à une augmentation substantielle de la part des transports en commun dans le partage modal.

Voir figure 6 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

- La gare périphérique de Howald

La gare périphérique de Howald à deux quais est projetée sur la ligne ferroviaire Luxembourg - Bettembourg à la hauteur du quartier dit «Ban de Gasperich» et la zone d'activité Howald. Etant donné que le réseau ferré constitue à cet endroit une barrière entre ces deux quartiers, l'enjeu majeur lors de la réalisation de cette gare consistera à connecter lesdits quartiers par une structure facilitant le trafic intercommunal.

Dans le cadre de cette gare, une première phase qui consiste en la réalisation et la mise en service anticipées d'un des deux quais prévus en phase finale permettant ainsi de desservir dans des délais meilleurs les quartiers environnants par le rail, a été étudié par le Département des transports en concertation avec les CFL, les autres acteurs étatiques et les communes concernées. Ceci a permis de finaliser les études relatives et de déposer un projet de loi qui a été voté le 18 novembre 2010 par la Chambre des députés.

Afin de trouver des solutions urbanistiques concernant le périmètre autour de la future gare Howald, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a organisé en 2009 et 2010, sous la tutelle du Département de l'aménagement du territoire, une consultation rémunérée dite « Midfield ». Cette consultation sera clôturée lors du premier semestre 2011.

En ce qui concerne les phases suivantes du projet englobant entre autre la réalisation du deuxième quai, de la plateforme au-dessus des rails, de la gare routière à la hauteur de la gare, du bâtiment voyageur et des voies d'accès permettant de desservir la gare par le tram, l'étude de faisabilité a été clôturée en 2009 et les réflexions issues de la consultation rémunérée susmentionnée seront intégrées dans le dossier d'études de la 2^{e} phase de APS de la gare qui sera élaboré une fois ladite consultation terminée.

Voir figure 7 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

- La gare périphérique Luxexpo

La gare périphérique Luxexpo située sur le site du Parc des expositions est un élément du projet du raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel et servira de point d'échange entre les différents modes de transport (train, tram et autobus). La gare constitue la porte Est de la Ville de Luxembourg en général et du Plateau de Kirchberg en particulier.

Ainsi, en vue de la planification de la gare périphérique Luxexpo, un groupe de travail «gare périphérique Luxexpo» composé entre autres de représentants du Département des transports a accompagné le suivi des études nécessaires au niveau de l'aménagement du site des futures halles d'expositions et de la gare périphérique ainsi que sa connexion aux différents réseaux de transport.

Sur base des travaux de ce groupe de travail ayant résulté en un plan d'urbanisme et en une étude de faisabilité, le Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau du Kirchberg a lancé en avril 2009 un concours d'architecte avec l'objectif d'obtenir des propositions pour la conception et réalisation future d'un pôle d'échange multimodale comprenant la gare périphérique Luxexpo, d'un nouveau Parc des Expositions à aménager sur l'actuel site des halls d'exposition de Luxexpo et d'un parking souterrain P&R.

En juillet 2009, le jury a retenu 8 associations de bureaux pour participer audit concours. Après analyse des projets remis, le jury a choisi le 5 octobre 2010 le projet du bureau SteinmetzDeMeyer architectes urbanistes avec Pohl Architekten Stadtplaner comme 1er prix du concours.

Ledit projet architectural comprend en outre de la gare périphérique, la nouvelle Luxexpo à construire sur 6ha, un parc de stationnement, les gares routières du Kirchberg et l'arrêt de tram « Kirchberg-Foires ». Ce projet a été reporté au vu des priorités budgétaires définies en 2010.

Voir figure 8 à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

5.2.4. Autres projets d'envergure

L'adjonction d'une deuxième voie à la ligne Pétange – Luxembourg permettra d'offrir de meilleures connections pour les voyageurs sur cette ligne et de faire passer le trafic de transit arrivant par la ligne belge d'Athus – Meuse via Pétange, Luxembourg et Bettembourg en direction de la France, permettant d'éviter le tracé accidenté et les incommodités des riverains d'un trafic empruntant l'axe Pétange – Esch-sur-Alzette-Bettembourg. Le chantier y relatif a été poursuivi en 2010.

Un réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg est en cours afin de faire face à l'augmentation de la fréquence de desserte. S'y ajoute la création d'un nouveau pont à deux voies ferrées parallèle à l'actuel viaduc Pulvermühle. Dans une deuxième phase, les têtes Sud et Ouest de la Gare Centrale seront réaménagées afin de pouvoir connecter adéquatement les nouvelles lignes «Luxembourg – Esch-sur-Alzette», «Luxembourg – Pétange» et «Luxembourg – Bettembourg». Le chantier relatif au réaménagement de la gare a été poursuivi et celui du viaduc entamé en 2010.

Une nouvelle ligne ferroviaire à deux voies est projetée entre Luxembourg et Bettembourg. Le projet a pour objet de connecter adéquatement la gare centrale aux réseaux transeuropéens à grande vitesse et d'améliorer tant au niveau fret qu'au niveau voyageurs la qualité et la ponctualité des trains empruntant cet axe. Le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg longera étroitement le tracé autoroutier. Les études y relatives ont été poursuivies en 2010.

Le projet de la nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et le parc des Expositions Luxexpo prévoit la construction d'un nouveau tronçon ferroviaire de 8,4 km qui permettra de relier la localité de Findel avec ses zones d'activités et l'Aéroport au réseau ferré, ainsi que de desservir le plateau de Kirchberg au droit du Parc des Expositions. Ce nouveau tronçon Hamm – Findel – Luxexpo répond aux exigences techniques pour les lignes ferroviaires classiques applicables sur le réseau ferré luxembourgeois et permettra ainsi une desserte directe du plateau de Kirchberg à partir de Irrgarten par Train Classique. Le projet a été reporté au vu des priorités redéfinies en 2010.

A long terme, il est prévu de réaliser une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette qui vise une connexion directe entre la capitale du Grand-Duché de Luxembourg et le Bassin Minier et plus particulièrement la Ville d'Esch-sur-Alzette.

5.3. L'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure

La nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire a été adaptée par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes au cours de la réunion du 20 avril 2009.

En complément des listes approuvées en 2006, 2007, 2008 et 2009 par la loi budgétaire, le projet suivant a été approuvé en 2010:

Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1re Phase : Renouvellement des postes directeurs sur la situation actuelle

Ainsi, au cours de l'exercice 2011, le Gouvernement est autorisé dans le cadre de ces projets et des projets autorisés antérieurement à imputer à charge des crédits du Fonds du Rail les frais d'études d'opportunité, de la relation coût-utilité ainsi que des études de faisabilité technique et des études APS et APD, du dossier d'autorisation ainsi que du dossier projet de loi.

5.4. Le plan sectoriel «Transports»

L'élaboration des plans directeurs sectoriels s'inscrit dans la concrétisation des principes et objectifs politiques du Programme Directeur et du concept intégré des transports et du développement spatial IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept). Ils sont élaborés selon une approche intégrative afin d'assurer des synergies efficientes dans le domaine du développement urbain et rural, des transports ainsi que de l'environnement et des ressources naturelles.

Les plans sectoriels ont ainsi pour vocation d'assurer la mise en œuvre de l'IVL en tant qu'instrument stratégique et outil de travail pour la coordination des planifications aux niveaux national, régional et communal.

Le 28 octobre 2008, l'avant-projet de plan sectoriel « Transports » a été présenté conjointement avec le l'avant-projet de plan sectoriel « Paysage ».

Le champ d'étude du PST est à la fois international, européen, régional, transfrontalier et national et a pour objectif final de proposer une stratégie de transport à mettre en œuvre à l'échelle nationale. Le résultat de la démarche d'étude constitue un programme de projets d'infrastructures et de mesures de gestion des transports répondant aux flux de transports, actuels et prévisionnels, sur le territoire du Luxembourg et résultant autant des déplacements internes que de ceux liés à son attraction régionale et transfrontalière. Ces projets, pour une grande part, repris des nombreuses réflexions menées sur les transports au cours des dernières années, sont ordonnés selon un phasage de réalisation, justifié par des critères de priorités, dans la perspective de développement spatial intégré de l'IVL.

Le plan directeur sectoriel « Transports » s'appuie fondamentalement sur le principe de «circuler moins, circuler mieux, circuler partout» et vise, à l'horizon 2020, un «Modal Split» de 25/75 transport public/transport individuel reposant sur les trois piliers du transport de personnes : le transport individuel motorisé, les transports en commun et le transport non motorisé.

A cette fin, il propose des mesures de politique nationale des transports concernant 49 projets d'infrastructures ferroviaires et routières déclinés selon une priorisation intégrative en trois phases dont la première comprend 15 projets d'infrastructures ferroviaires et 12 projets d'infrastructures routières. Le plan prévoit, d'autre part, un suivi continu de sa mise en œuvre.

Ainsi, la stratégie retenue s'appuie sur un renforcement et une amélioration de l'offre en transports en commun également par le biais de plateformes multimodales notamment dans le domaine du rail avec la mise en place de quatre gares périphériques, mais aussi sur le développement du réseau routier avec la création de gares de transfert / gares routières.

En outre, le plan sectoriel, par son engagement affirmé en faveur des transports en commun et de la mobilité douce, met en œuvre une des mesures clés du Plan d'action national «Climat» (avril 2006) en vue de la réduction des émissions de CO_2.

Enfin, à travers une gestion harmonisée du stationnement automobile et une promotion de la mobilité douce, il incite au transfert modal en faveur des modes de transport plus écologiques.

Le PST se présente sous la forme d'un rapport technique exposant la démarche de transposition de la politique gouvernementale en matière de transports pour le moyen et le long terme.

Un règlement grand-ducal, fondé sur les orientations dudit rapport technique, formalisera sur le plan administratif les mesures de sa mise en œuvre, comme l'inscription des servitudes foncières (par exemple définition de couloirs à réserver). En 2010 la rédaction du corps de texte y relatif a été poursuivi.

Conformément à la loi du 22 mai 2008, qui transpose en droit luxembourgeois la directive 2001/42/EG, les travaux relatif à l'élaboration d'un rapport environnemental sur les incidences environnementales du PST reprenant les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan ont été poursuivis en 2010.

5.5. Les études

5.5.1. Le concept de mobilité intégré pour la « Nordstad » et la gare d'Ettelbruck

Suite à la consultation rémunérée en mai 2007 sur la réorganisation fondamentale des infrastructures de transport sur l'axe central, le Ministère des Transports a pris l'initiative d'organiser une première réunion de concertation début 2008 avec les responsables de la commune d'Ettelbruck, les CFL et les P&CH afin d'adapter le site de la Gare d'Ettelbruck aux besoins d'une infrastructure ferroviaire moderne.

En ce qui concerne le moyen et long terme de la mobilité dans la « Nordstad », le Ministère des Transports a installé début 2008 un comité politique et un comité technique, regroupant les ministères, administrations et communes concernés pour assurer le suivi de ce dossier.

En janvier 2009, le Ministère des Transports ensemble avec le Ministère des Travaux publics et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire a rencontré le comité politique « Nordstad » regroupant les responsables politiques des communes de la « Nordstad » en vue de l'élaboration d'un concept de mobilité « Nordstad ».

Ledit concept de mobilité a pour objectif à moyen et long terme de préparer la « Nordstad » pour les défis qui l'attendent dans le contexte du développement de ses potentialités et dans le contexte du développement harmonieux des différentes formes de mobilité.

En juin 2010 a été lancée sous la tutelle du département des transports la soumission restreinte y relative. Fin 2010 le comité politique s'est prononcé sur le bureau à retenir ce qui permettra de débuter l'élaboration dudit concept début 2011.

En ce qui concerne le réaménagement de la gare d'Ettelbruck, il comportera plus particulièrement les éléments suivants :

- l'aménagement d'une gare routière ;
- la revalorisation, voire la reconstruction du bâtiment voyageurs avec la mise en conformité de la gare ferroviaire comprenant notamment les souterrains, les quais et les dispositifs d'accessibilité tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite ;
- l'aménagement d'un Park & Ride ;
- l'aménagement d'une nouvelle route reliant les points « Patton » et « Wark ».

Ce projet du réaménagement de la gare d'Ettelbruck a été présenté à la presse en septembre 2010 et le chantier y relatif devrait débuter en 2011.

5.5.2. L'étude nationale et transfrontalière « P&R »

En raison de la dispersion de la population au niveau des espaces ruraux, il est difficile de toujours mettre en place des lignes de bus, voire de trains à cadence attractive pouvant répondre à chacune des demandes et en même temps rivaliser avec les temps de parcours de la voiture individuelle.

Afin d'inciter ces flux de voyageurs à utiliser quand même les transports en commun et afin d'optimiser le transfert de la voiture individuelle vers les transports en commun, des aires de transbordement ou parkings d'accueil ont été installés aux points d'intersection cruciaux du réseau routier avec le réseau des transports en commun. Ceci a permis de drainer des flux importants de trafic individuel motorisé, principalement ceux en direction de la Ville de Luxembourg, vers les transports en commun qui desservent l'agglomération urbaine ou périurbaine.

Dans cette optique, trois ceintures de parkings d'accueil (P&R) ont été mises en place, à savoir une première ceinture aux frontières avec nos pays voisins (p.ex. P&R Frisange), une deuxième plus proche de la capitale, aux points d'intersection des grands axes routiers menant vers la capitale et des lignes formant le réseau des transports publics par rail et par route (p.ex. P&R Mersch) et, enfin, une troisième dans la périphérie des centres de développement et d'attraction (p.ex. P&R Bouillon).

Parmi les P&R actuellement en service on distingue entre les P&R près des gares ferroviaires desservis par les trains et les P&R près des gares routières desservis par les lignes de bus.

Vu que les principales plateformes d'échanges dans les régions frontalières ou périurbaines connaissent actuellement un grand succès de sorte que la demande dépasse à quelques endroits l'offre en places disponibles, la création de capacités supplémentaires au niveau des P&R les plus sollicités a été identifiée comme étant un élément clé du développement du transport public transfrontalier dans la Grande Région.

Dans cette optique et en complémentarité avec ce qui est en cours d'étude ou de réalisation concernant les installations P&R, une étude nationale et transfrontalière a été lancée en 2010 ensemble avec les CFL et les P&CH afin de renseigner sur les capacités et les taux d'occupation des P&R existants. Dans ce contexte a été faite en 2010 une enquête auprès des usages des P&R les plus importants sur base de laquelle est élaboré un concept P&R qui identifie, d'une part, les parkings d'accueil dont la capacité devra être augmentée en fonction des besoins et, d'autre part, des sites éventuels pour la création de nouveaux parkings d'accueil à des endroits stratégiques du réseau routier permettant de faciliter le transfert entre modes de transports. Les premiers résultats de cette étude sont attendus en 2011.

5.5.3. Le Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT)

Face à la part croissante des navetteurs frontaliers et des conséquences en termes de mobilité, l'offre des transports publics transfrontaliers doit prendre une nouvelle dimension et la complémentarité entre tous les réseaux de transports doit être développée, quels que soient les opérateurs. Il importe donc de changer d'échelle et de mettre en place des capacités supplémentaires de transport, tout en augmentant la part des transports alternatifs par rapport à celle de la voiture individuelle (transports collectifs et covoiturage).

Pour relever ces défis, le Gouvernement, conscient du fait que la mobilité transfrontalière influe de façon substantielle sur l'économie luxembourgeoise, persiste dans sa stratégie de développer le trafic transfrontalier en faveur des transports en commun. Un premier volet de cette stratégie a été concrétisé par le développement avec les autorités françaises du schéma de mobilité transfrontalière (SMOT). Le SMOT, qui vise à faciliter la mobilité des frontaliers lorrains, est un programme d'actions concrètes et d'orientations stratégiques partagées. Les objectifs recherchés sont :

- une amélioration de la mobilité transfrontalière ;
- une augmentation progressive de la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun par rail et par route, covoiturage, etc.) ;
- une coordination des orientations définies dans le cadre des documents de planification luxembourgeois (IVL, Mobil 2020 et PST) et lorrains ;
- la définition d'une stratégie commune qui permet d'assurer une mobilité durable sur l'axe Luxembourg-Lorraine.

Cette démarche, pionnière en Europe, se base sur la mise en œuvre d'une série d'actions :
- la mise en place de paramètres doux (tarification, moyens de communication, information, covoiturage, système de gestion du stationnement automobile) ;
- le développement de l'organisation des transports en communs (matériel roulant, cadencement des dessertes ferroviaires, capacités et fréquences des lignes de bus) ;
- la réalisation de projets d'infrastructures (projets ferroviaires, projets de gares et de P&R, infrastructures routières destinées aux TC routiers, capacités des gares et des sillons).

Une démarche analogue avec les partenaires belges et allemands a été lancée fin 2010 par le Gouvernement afin d'améliorer la mobilité sur toutes les frontières du Luxembourg.

5.5.4. Le développement intercommunal coordonné et intégratif du sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg

En vue d'aboutir à un développement intercommunal et intégratif dans le sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, la convention entre le Ministère du Développement durable et Infrastructures, la Ville de Luxembourg, la commune de Bertrange, la commune de Hesperange, la commune de Leudelange et la commune de Strassen a été renouvelée en 2010. Ceci permettra de poursuivre le processus de planification concernant le sud-ouest de l'agglomération pluricommunale de la Ville de Luxembourg en étroite collaboration entre les communes et l'Etat.

L'objectif est d'aboutir à un plan de développement supra-communal conformément aux principes définis au programme directeur et de l'aménagement du territoire et sur recommandation de l'IVL.

L'aspect du Parkraummanagement a été identifié en tant que projet pilote dans le cadre de cette convention. Ainsi, une étude a été menée qui a abouti à des réflexions qui ont pu être concrétisées dans le cadre de cette étroite collaboration Etat-Communes avec les 5 communes concernées. L'instrument du Parkraummanagement fera partie intégrante du Plan Sectoriel Transports, dont le règlement grand-ducal est en élaboration.

Cet aspect a en fait été identifié en tant qu'un des facteurs clés en vue d'une politique permettant d'atteindre un modal-split de 25/75 en faveur du transport en commun.

5.5.5. Le développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg

En date du 21 juillet 2008, les cinq administrations communales de la Ville de Luxembourg, de Contern, de Niederanven, de Sandweiler et de Schuttrange d'une part, et l'Etat, représenté par le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire d'autre part, ont

signé la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg ».

Les signataires de cette convention s'engagent à garantir en étroite concertation une complémentarité entre les objectifs économiques, écologiques et sociaux d'un développement territoriale durable.

Afin de pouvoir atteindre cet objectif, il a été retenu d'élaborer un concept de mobilité se basant sur le POS « Aeroport et environs » et les PAG communaux et soutenant l'idée d'une approche intercommunale sur le développement des zones économiques ainsi que l'idée d'une démarche coordonnée et intégrée du développement d'une structure spatiale qui soutienne la promotion des modes de transports en commun ou non motorisés, au bénéfice d'une réduction du trafic motorisé individuel.

La soumission restreinte relative à l'élaboration dudit concept de mobilité a été lancée fin 2010 sous la tutelle du département de l'aménagement du territoire avec l'assistance du département des transports, ce qui permettra de réaliser cette étude au cours de l'année 2011.

5.5.6. Convention Uelzechtdall

Désireuses de coordonner les actions en vue d'un développement urbain concerté, cohérent rationnel et équilibré, respectueux des principes d'un urbanisme bien conçu sur l'ensemble de leur territoires et soucieuses d'organiser les infrastructures de transports en conformité avec un aménagement du territoire durable, les cinq administrations communales de Lintgen, Lorentzweiler, Mersch, Steinsel et de Walferdange d'une part et l'Etat, représenté par le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire d'autre part ont signé en date du 13 décembre 2007 la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la vallée de l'Alzette ».

Dans le cadre de cette convention, il a été retenu que dans le respect de l'objectif supérieur de la déconcentration concentrée, les parties se donnent comme mission de mettre en place une structure spatiale, définissant une localisation et une densité d'occupation des fonctions, des infrastructures de transports, ainsi qu'un aménagement et un maillage des espaces verts, qui soutiennent la réduction du trafic motorisé individuel et la promotion des transports en commun et de la mobilité douce.

Dans cette optique de vouloir améliorer la planification de la mobilité tous modes dans la vallée, les signataires de ladite convention ont retenu en 2009 d'élaborer un concept de mobilité pour la vallée avec la collaboration de la Communauté des Transports et du département des transports.

A cet égard, la Communauté des Transports a procédé à une soumission restreinte fin 2009. Suite à l'évaluation des offres reçues, les membres du comité politique réunis en date du 08 février 2010 ont retenu un bureau pour élaborer ledit concept de mobilité.

Ainsi, le bureau retenu a débuté l'étude relative à l'élaboration dudit concept en 2010 en analysant d'abord la situation actuelle dans les cinq communes. Des défauts conceptuels et infrastructurels ont ainsi pu être localisés au niveau des communes. Se basant sur ces défauts, le bureau a proposé fin 2010 un catalogue de mesures permettant d'améliorer à court, moyen et long terme la mobilité dans l'Uelzechtdall. Ces mesures seront développées en 2011.

5.6. La Cellule Modèle de Transport

La cellule modèle de transport a été créée en 1997 sur l'initiative de la Ville de Luxembourg et du Ministère des Transports, projet auquel le Ministère des Travaux Publics a été associé en décembre 2000. Conformément à la convention du 29 décembre 2000 entre l'Etat et la Ville, les trois partenaires exploitent ensemble le modèle de transport et en supportent les frais à parts égales. Au vu de la nouvelle structuration ministérielle depuis 2009, le Ministère du développement durable et Infrastructures prend à charge 66% des frais et la Ville de Luxembourg 34%.

L'exploitation du modèle de transport est placée sous l'autorité d'un conseil de gérance composé de six membres dont deux représentants la Ville et quatre l'Etat à raison de deux représentants du département des Travaux Publics et de deux représentants du département des Transports.

En 2010, la CMT a effectué les prestations dans le cadre des dossiers suivants:

- Integratives Konzept für die Verkehrsmittel Tram, Bus und Kfz zwischen Cessange und Kirchberg (commettant: GIE LUXTRAM)

- Etude de faisabilité du concept d'exploitation CFL à l'horizon 2019 (commettant: CFL)

- Etude de trafic des quartiers Midfield, ban de Gasperich et Z.A. Howald (commettants: MDdI, VdL, Hesperange)

- Luftreinhalteplan (Szenario 2020) (commettant: MDDI)

- Konzept zur Abstimmung der Strassennetzstruktur im Süden der Stadt Luxemburg (commettant: VdL)

- Concept de mobilité « Uelzechtdall » (commettants: CdT; MDDI; Communes du "Uelzechtdall")

- Etude conceptuelle « Park & Ride » régional (commettants: MDDI, CFL)

- Etude de trafic sur la zone d'influence du boulevard de Merl à l'horizon 2030 (commettants: P&CH, VdL)

- Actualisation du modèle de transport à l'état 2009.

6. Transports routiers

6.1. Licences communautaires

L'activité journalière la plus importante de la direction des transports routiers consiste dans la gestion et la délivrance des licences communautaires, attestations de conducteur et autorisations de transports.

Au 31 décembre 2010, le Département des Transports a compté 401 entreprises de transport international disposant d'une licence communautaire.

Ces 401 entreprises disposaient au 31 décembre 2010 de 5.861 copies conformes, en comparaison de 6.051 pour 405 entreprises au 31 décembre 2009, ce qui équivaut à une diminution de 3,14 %.

Voir « Tableau récapitulatif: Transport international de marchandises par route » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Le secteur des transports internationaux de voyageurs par route comptait au 31 décembre 2010 469 copies conformes pour 40 entreprises, contre 464 copies conformes pour 39 entreprises au 31 décembre 2009, ce qui équivaut à une augmentation de 1,08 %.

Voir « Tableau récapitulatif: Transport international de voyageurs par route » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Depuis quelques années, le Département des Transports offre aux entreprises de transports routiers la possibilité de demander un relevé de leurs parcs de véhicules avec indication des dates d'échéance des contrôles techniques et des vignettes fiscales. Cette possibilité a été largement utilisée par les entreprises de transports.

Comme les années précédentes, le Département des Transports avait envoyé en 2010 le formulaire de demande pour 2011 pré-rempli des informations déjà contenues dans sa banque de données aux entreprises de transports disposant d'une licence communautaire. Dans le cas idéal, il suffit à l'entreprise de le renvoyer signé et accompagné d'un relevé du personnel.

Le contrôle des dossiers de demande d'une licence communautaire et d'autorisations de transports pour 2011 a été très rigoureux à l'instar des errements appliqués déjà au courant des années précédents. Comme par le passé, le service des autorisations a pourvu lui-même aux lacunes mineures des demandes introduites.

Le Département des Transports a collaboré étroitement avec la Société Nationale de Contrôle Technique et l'Administration des Douanes et Accises pour vérifier que tous les véhicules des entreprises de transports soient couverts par un certificat de contrôle technique et une vignette fiscale valables et assurer ainsi une situation de saine concurrence entre les transporteurs.

Le renforcement des contrôles au niveau des demandes en obtention d'une licence communautaire et d'autorisations de transports s'inscrit dans la lignée du programme gouvernemental et se conçoit dans le cadre de la politique d'assainissement du secteur routier au Luxembourg.

L'attribution des autorisations bi- et multilatérales est décidée conformément aux critères d'attribution fixés par instruction ministérielle. La décision est prise par le Ministre sur avis d'une commission composée de trois fonctionnaires.

6.2. Emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers

Le règlement modifié (CEE) n° 881/92 oblige les Etats membres à délivrer des attestations de conducteur pour les chauffeurs originaires de pays tiers à l'Espace Economique Européen (sauf la Suisse avec laquelle il existe un accord). L'attestation est délivrée à l'entreprise de transports qui doit la mettre à disposition du chauffeur.

La finalité de l'attestation de conducteur est de certifier que le chauffeur inscrit sur le document est légalement employé dans l'Etat membre ayant délivré l'attestation.

Au Luxembourg, les attestations de conducteur sont délivrées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports, à l'instar des licences communautaires prévues par le même règlement communautaire.

La procédure de contrôle se présente comme suit:

- dossier à introduire au Département des Transports accompagné des pièces nécessaires;
- contrôle par le Département des Transports des pièces et données relevant de sa compétence; transfert du dossier notamment à l'ITM et, le cas échéant, au CCSS pour contrôle des pièces relevant de leurs compétences;
- si toutes les pièces sont en ordre, délivrance de l'attestation de conducteur par le Département des Transports.

Après une première phase de mise en place, la procédure a été rendue plus efficace et plus rapide dès le début de 2007 par une collaboration plus directe entre le service des autorisations du Département des Transports et les agences régionales de l'Inspection du Travail et des Mines. Cette collaboration a encore été améliorée au courant de 2010.

En 2010, 80 attestations de conducteurs ont été délivrées à 29 entreprises pour 52 chauffeurs.

Voir « Tableau récapitulatif: Nombre d'attestations de conducteurs » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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

La volonté de garantir un meilleur respect des conditions de concurrence dans le secteur des transports routiers ainsi que des règles de droit social et de la sécurité routière a amené le Ministère des Transports, le 22 novembre 2000, à transférer le contrôle entier du secteur des transports routiers à l'Administration des Douanes et Accises.

La possibilité d'un retrait administratif, notamment de la licence de transport routier international, en vertu de la réglementation communautaire, de façon complémentaire et indépendamment des contrôles ordonnés par le Parquet général et des sanctions pénales prononcées par les juridictions, a amené le Ministère/Département des Transports depuis

2002 à solliciter des contrôles ciblés à caractère administratif auprès de l'Administration des Douanes et Accises, assurant des contrôles réguliers destinés tant à détecter des irrégularités que d'en prévenir d'autres.

En 2010, ces contrôles ont été poursuivis, bien que, comme déjà les années précédentes, dans une mesure beaucoup moindre dû au manquement des ressources humaines nécessaires pour accomplir ce travail.

Le Département des Transports se fait représenter par des fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises dans différents groupes de travail communautaires (groupes d'experts auprès de la Commission européenne) et internationaux (Commission Economique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies) dont la mission porte sur l'organisation des contrôles des transports terrestres et notamment dans le cadre de l'Euro Contrôle Route (coopération administrative intergouvernementale).

La loi du 18 septembre 2007 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques a attribué à l'Administration des Douanes et Accises la compétence de dresser des avertissements taxés, notamment dans le domaine des transports routiers.

En 2010, les travaux institutionnels pour introduire un catalogue d'infractions à sanctionner par un avertissement taxé au lieu d'une poursuite judiciaire ont continués et devront aboutir en 2011.

6.4. Coopération en matière de contrôles des transports routiers « Euro Contrôle Route »

L'origine d'Euro Contrôle Route (ECR) est le groupe de travail Contrôle du Benelux qui a été constitué en 1994. Depuis 1998 ce groupe de travail a entamé une coopération structurelle avec la France. Cette coopération entre les services de contrôle a été officialisée le 5 octobre 1999 à Luxembourg par la signature d'un arrangement administratif par les ministres des transports de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et de la France. Cette date a marqué le départ d'«Euro Contrôle Route», nom donné à cette coopération. Aujourd'hui ECR compte 14 membres et 6 observateurs.

Les buts visés par les décideurs politiques sont notamment:
- la mise en place d'une concurrence loyale;
- le renforcement de la sécurité routière;
- l'accentuation du respect notamment de la législation sociale et du droit du travail.

L'approche choisie pour assurer ces objectifs, notamment par le biais de contrôles plus efficaces sur la route et dans les entreprises, se traduit surtout par la coopération entre les services de contrôle des transports routiers des différents pays membres.

Le Luxembourg est représenté auprès d'Euro Contrôle Route par l'Administration des Douanes et Accises pour le compte du Département des Transports.

En 2010, le Luxembourg n'a pas organisé de programme de formation ECR, mais des agents luxembourgeois ont participé à de telles formations à l'étranger.

Les activités d'Euro Contrôle Route permettent également à ses pays membres de se conformer aux dispositions de la directive 2006/22/CE, notamment en ce qui concerne

l'organisation de contrôles concertés, la formation des agents, l'échange de données concernant les infractions constatées et les meilleures pratiques.

6.5. Relations bilatérales

6.5.1. Etats tiers : application d'un moratoire en matière de politique de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route

En 2010, le moratoire en matière de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route, décidé en 2000 par le gouvernement de l'époque et continué par le gouvernement précédent, a été maintenu par le gouvernement actuel.

En effet, l'ouverture des marchés des transports routiers pratiqué jusqu'en 1999, à côté du fait d'ôter en pratique toute possibilité de contrôle de l'accès au marché, ne présente actuellement aucun intérêt réel ni pour le secteur luxembourgeois des transports routiers en particulier, ni pour l'économie luxembourgeoise et ses besoins d'approvisionnement et d'expédition en général. Ceci est d'autant plus vrai depuis les élargissements de l'Union européenne des 1er mai 2004 et 1er janvier 2007.

Les régimes bilatéraux d'accès aux marchés des services de transports internationaux de marchandises par route se trouvent donc simplement reconduits pour l'année 2010.

Voir « Tableau récapitulatif: Accords bilatéraux entre le Luxembourg et les Etats tiers » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

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

Sur le territoire de l'Union européenne toutes les opérations de transports (international et de cabotage) peuvent être effectuées sans restrictions quantitatives sous le couvert de la licence communautaire.

Le 14 mai 2010 sont entrées en vigueur les nouvelles dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 en matière de cabotage. De plus amples informations à ce sujet peuvent être trouvées dans la communication commune du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et de la Confédération Luxembourgeoise du Commerce.

Voir « Version française » et « Version allemande » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Concernant les transports triangulaires au départ ou à destination d'un Etat communautaire vers ou en provenance d'un Etat non communautaire, les transporteurs luxembourgeois se voient soumis à un contingent d'autorisations triangulaires pour l'Autriche (100 autorisations), la Finlande (200 autorisations), la Suède (30 autorisations), la Lituanie (80 autorisations), la Lettonie (40 autorisations) et l'Estonie (40 autorisations). Les transports triangulaires à partir ou à destination de l'Italie, de la Grèce, de Chypre, de Malte et de la Norvège sont interdits. Les transports triangulaires à partir ou à destination de la France et de l'Espagne sont

soumis à la condition de transit par le Luxembourg (itinéraire normal). Pour les autres Etats membres, les transports triangulaires sont libéralisés.

En 2010, aucune autorisation pour transport triangulaire n'a été demandée par les transporteurs luxembourgeois.

Voir « Tableau récapitulatif résumant le régime juridique pour les transports triangulaires » à l'annexe sous http://www.mt.public.lu/ministere/rapports/2010/index.html .

Depuis l'entrée en vigueur de l'accord entre l'Union européenne et la Suisse, les transports avec la Suisse sont assimilés aux transports intra-communautaires. Cet accord consacrant, entre autres, la reconnaissance mutuelle des licences de transports et des attestations de conducteurs, les transporteurs suisses peuvent également effectuer des transports dans l'Union européenne. Les opérations de cabotage restent cependant interdites aux termes dudit accord UE-Suisse.

6.6. Activité au niveau communautaire

6.6.1. Législation relative au temps de conduite et de repos

Les matières des tachygraphes et des temps de conduites et périodes de repos sont intimement liées et réglés par les règlements communautaires (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 561/2006 ainsi que le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006.

L'émission et la gestion des cartes tachygraphiques sont faites par la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Un nouveau projet de règlement grand-ducal devant remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 a été élaboré en 2009 et continué son chemin d'instance en 2010. Il devrait aboutir en 2011 et apporter quelques changements majeurs, notamment en ce qui concerne le champ d'application ainsi qu'introduire des avertissements taxés. Bien que ce type de sanction soit moins sévère, un avertissement taxé est en effet souvent plus dissuasif qu'une affaire en justice, parce que la sanction est immédiate.

Concernant le contrôle des tachygraphes et des temps de conduite de repos, le règlement grand-ducal du 12 avril 2008 a été modifié en 2010 par la transposition de la directive 2009/5/CE modifiant la directive 2006/22/CE.

Enfin, le règlement (CE) n°1073/2009 a réintroduit en 2010 la « règle des 12 jours » en modifiant le règlement (CE) n° 561/2006. Cette règle permet dans certaines conditions aux conducteurs d'autocars de prendre leur repos hebdomadaire seulement après 12 jours au lieu des 6 jours habituels.

6.6.2. Paquet transport routier

Suite à la présentation en mai 2007 par la Commission européenne, la présidence portugaise a lancé en juillet 2007 les refontes des textes communautaires en matière d'accès à la profession de transporteur et d'accès au marché des transports de marchandises respectivement de personnes par routes.

Le paquet « transport routier » a abouti au courant de l'année 2009 et donné lieu à trois règlements communautaires :

- Règlement (CE) n° 1071/2006 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil;
- Règlement (CE) n° 1072/2006 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
- Règlement (CE) n° 1073/2006 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.

Ces règlements entreront en vigueur le 4 décembre 2011, à l'exception des dispositions relatives au cabotage du règlement (CE) n° 1072/2009, qui entreront en vigueur le 14 mai 2010, et des dispositions du règlement (CE) n° 1073/2006 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, qui entreront en vigueur le 4 juin 2010.

Les travaux préparatoires pour l'exécution du règlement (CE) n° 1072/2009 ont commencé en 2010.

6.6.3. Eurovignette

L'Eurovignette est un droit d'usage commun qui est perçu depuis le 1er janvier 1995 pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes.

Les pays signataires de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage sont le Luxembourg, l'Allemagne, le Danemark, la Suède, les Pays-Bas et la Belgique. L'Allemagne a introduit en 2003 son propre système de péage électronique par satellites (« Maut ») et a par conséquent quitté le système Eurovignette.

La gestion de cet accord est assurée par un Comité de Coordination (CoCom). Le Luxembourg y est représenté par des fonctionnaires du Département des Transports et de l'Administration des Douanes et Accises. La Suède avait assuré en 2010 la présidence du CoCom.

Au courant de 2010, suite à l'accord belge, le chemin pour la signature du protocole additionnel transposant pour les Etats membres de l'accord Eurovignette la directive 2006/38/CE est libéré.

Cette directive, qui modifie la directive 1999/62/CE, permet aux Etats membres d'appliquer des droits d'usage sur des routes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen – par exemple sur des routes parallèles – afin de gérer les flux de trafic.

Le protocole a été signé le 21 octobre 2010 à Bruxelles.

Une nouvelle modification de la directive 1999/62/CE est actuellement discutée au niveau du Conseil des ministres et du Parlement européen. Lors des discussions au niveau du groupe de travail du Conseil, le Luxembourg a pu défendre ses intérêts et s'imposer avec le concours de plusieurs autres Etats membres sur des points importants.

Lors de sa session du 15 octobre 2010, le Conseil des Ministres des Transports est parvenu à un accord politique dans ce dossier.

Traditionnellement, l'acquittement du droit d'usage comporte pour le transporteur l'obligation de se déplacer physiquement à un point de vente afin d'y obtenir l'Eurovignette sous forme de certificat papier (au Luxembourg: un bureau de l'Administration des Douanes et Accises).

L'idée d'une dématérialisation de la preuve de l'acquittement du droit d'usage en remplaçant l'Eurovignette papier par une Eurovignette électronique (E-vignette) avec la possibilité pour les transporteurs de procéder à l'acquittement du droit d'usage par des déclarations électroniques effectuées auprès des bureaux de recette de l'Administration des Douanes et Accises par internet ou virement a été retenue comme une solution satisfaisant la revendication du secteur économique en la matière.

La première phase du système E-vignette est opérationnelle depuis octobre 2008, date depuis laquelle les transporteurs peuvent payer leurs Eurovignettes par virement.

La deuxième phase, qui consiste en une mise en ligne d'un site Internet unique (www.eurovignettes.eu) par lequel les transporteurs peuvent acquérir leurs vignettes électroniques, est devenue opérationnelle début 2010.

6.6.4. Comitologie

Comme par le passé, le Département des Transports a participé à des groupes de travail dans le cadre de la comitologie, notamment dans le domaine de la législation sociale dans les transports routiers et dans le domaine du tachygraphe et des contrôles.

6.7. Activité au niveau international

6.7.1. Le Forum International des Transports – organisation internationale et événement

Suite à la décision du Conseil des Ministres lors de sa session de Dublin en mai 2006 de réformer fondamentalement la CEMT, celle-ci a été transformée solennellement en Forum International des Transports lors du Conseil des Ministres du 30 et 31 mai 2007 à Sofia. Le FIT se compose des pays membres et des pays associés de la CEMT pour retrouver une allure mondiale, soit 52 membres en total, plus un observateur.

Si la CEMT s'est donnée une nouvelle identité en tant qu'organisation, la base juridique reste toujours l'accord de 1953. Pour cette raison, certaines activités du FIT sont réservées aux pays européens, dont notamment le contingent multilatéral, qui, pour des raisons juridiques, garde la dénomination CEMT.

Depuis 2008, la réorganisation est complète avec l'organisation annuelle du Forum International des Transports à Leipzig fin mai de chaque année. Cet événement d'envergure mondiale porte toujours sur un autre thème d'une importance majeure. Il comporte toujours une session réservée aux ministres à l'instar des anciens Conseils des Ministres de la CEMT.

En 2010, le Forum a porté sur le thème « Transport & Innovation – libérer le potentiel ». Le Luxembourg y était représenté par une délégation.

Le Luxembourg collabore à la préparation de ces Forums dans le cadre des groupes de travail et du Conseil de Direction des Transports, mais ne participe pas activement aux travaux préparatoires vu les ressources humaines limitées disponibles dans un petit pays comme le Luxembourg.

6.7.2. Le contingent multilatéral CEMT

Le système du contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficience du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisations de faire des opérations multilatérales.

Dû au fait que les autorisations n'étaient pas utilisées aux fins auxquelles elles sont destinées, une restriction du nombre de voyages «3 + 2» (3 voyages en charge hors du pays d'origine ainsi que les voyages au départ et à destination du pays d'origine) a été introduite il y quelques années.

Différentes catégories d'autorisations ont été mises en place en tant qu'incitations pour encourager l'achat de véhicules propres et sûrs, ce qui fait que le nombre total d'autorisations a progressé plus rapidement que le contingent de base par le biais de coefficients multiplicateurs et de bonus. En 2010, 37.229 autorisations annuelles et 12.504 autorisations mensuelles ont en fait été mises à la disposition de l'ensemble des 43 pays membres participant au système.

Pour les transporteurs luxembourgeois, les autorisations multilatérales CEMT ne présentent plus d'intérêt depuis les élargissements de l'Union européenne de 2004 et 2007. Ainsi, en 2010 15 autorisations annuelles (8 Euro III, 1 Euro IV et 6 Euro V) et aucune autorisation de courte durée ont été délivrées par le service des autorisations sur un contingent de 405 autorisations annuelles et 48 autorisations de courte durée.

Conformément à sa politique restrictive en matière de transports routiers adoptée dès 1999 par le Gouvernement de l'époque et repris par les Gouvernements précédent et actuel et dans la lignée de sa position dans les discussions concernant les restrictions d'utilisation et les contingents de base, le Luxembourg a combattu en 2010 aux côtés de l'Allemagne, de la France, de la Belgique, de la Suisse et de l'Espagne pour une simplification du système des coefficients multiplicateurs et des bonus qui est pour la première fois appliqué au contingent 2011.

La position du Luxembourg a respecté ainsi la politique du Gouvernement dans une triple mesure:

- politique restrictive dans le domaine des transports internationaux de marchandises par route;
- considérations en matière de sécurité routière et de congestions;
- considérations économiques et environnementales.

6.7.3. Relations bilatérales

En 2010, aucune commission mixte ne s'est réunie, ce qui s'explique par la politique restrictive adopté dans le domaine des transports routiers depuis 1999 par les gouvernements successifs ainsi qu'un manque de ressources humaines.

7. Enquêtes techniques (AET)

7.1. Contexte général

L'Administration des Enquêtes Techniques a vu sa naissance en 2008 suite à mise en application de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

La création d'une telle entité d'enquête technique indépendante s'était imposé afin de se conformer aux dispositions communautaires et internationales qui règlent les modalités d'enquêtes en cas d'accidents et d'incidents graves dans les divers modes de transport. Le Luxembourg a opté pour une structure pluridisciplinaire, couvrant les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial, et des chemins de fer. L'avantage d'une telle structure est l'optimisation des ressources disponibles, considérant que l'approche générale qui est à la base d'une enquête technique est similaire dans tous les modes d'attribution.

Après le recrutement interne d'un fonctionnaire de carrière moyenne fin 2008, l'Administration verra ses effectifs renforcés par l'engagement supplémentaire d'un ingénieur, demandée initialement pour 2009 et approuvé fin 2010.

7.2. Contexte fonctionnel

La mission primaire de l'Administration est d'effectuer, à la suite d'un accident ou d'un incident grave dans un des domaines visés par la loi du 30 avril 2008 précité, une enquête de sécurité dont le but est d'identifier les facteurs qui ont menés à cet évènement et, le cas échéant, d'émettre des recommandations de sécurité afin d'éviter qu'une telle situation ne puisse se reproduire. L'amélioration de la sécurité est donc l'unique objectif de l'Administration et il ne lui incombe aucunement de se prononcer sur une quelconque responsabilité lié à l'avènement d'un accident ou d'un incident grave.

Ainsi, une enquête de sécurité ne se limite pas uniquement aux seuls faits immédiatement attachés à un évènement, mais elle couvre aussi de nombreux autres aspects en relation avec le fonctionnement et l'organisation et qui touchent de près ou de loin au secteur sous enquête.

L'indépendance, tant sur le plan organisationnel qu'au niveau opérationnel, devient dès lors un élément primordial dans le fonctionnement d'une entité d'enquête technique. Ces principes sont d'ailleurs consignés dans les documents de références communautaires et internationales qui ont trait aux enquêtes de sécurité dans les domaines du transport.

7.3. Activités et champs d'application

7.3.1. Aviation civile

Accident Boeing B747-400F avec véhicule de maintenance – 21 janvier 2010

En date du 21 janvier 2010, un avion de type Boeing B747-400F est entré en collision avec un véhicule de maintenance qui se trouvait sur la piste au moment de l'atterrissage. Il y avait du brouillard et la portée visuelle de piste était de 350 mètres. Le toit du véhicule a été endommagé et les dégâts à l'aéronef se sont limités à une roue endommagée qui a du être remplacée. Personne n'a été blessé lors de cet évènement. L'enquête de sécurité est en cours et devrait être émis pour consultation courant 2011.

Accident Embraer 145 – sortie de piste le 24 septembre 2003

L'écriture du rapport sur la sortie de piste d'un aéronef Embraer 145 à l'aéroport de Luxembourg en 2003 a pu être menée à terme et le rapport final a été publié en décembre 2010.

Incident Piper PA28-161 (moteur Thielert) – 22 août 2009

Suite à l'incident d'un Piper PA28-161 équipé d'un moteur diesel Thielert en date du 22 août 2009, l'Administration avait émis trois recommandations de sécurité à l'encontre de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). Sur les trois recommandations, une a conduit à l'adaptation d'une consigne de navigabilité existante et les deux autres ont été rejetées.

7.3.2. Transport maritime et fluvial

Divers accidents ou incidents graves ont nécessité l'ouverture d'une enquête technique par l'Administration des Enquêtes Techniques (AET) en coopération avec les états concernés. Les évènements repris dans les statistiques ci-après étaient soit d'une envergure telle qu'une enquête ne s'imposait pas, ou bien les faits se sont déroulés dans les eaux territoriales de pays tiers qui, conformément aux dispositions internationales, ont procédé à une enquête de sécurité.

7.3.3. Chemins de fer

Accident de travail mortel sur le réseau tertiaire à Differdange – 3 février 2009

Le rapport sur l'accident de travail mortel dans la nuit du 3 février 2009 sur le réseau tertiaire à Differdange a vu sa finalisation reportée au premier semestre 2011 pour des raisons organisationnelles au sein de l'AET.

7.4. Projets législatifs

L'évolution continuelle des cadres réglementaires qui régissent les domaines du transport sous la compétence de l'Administration nécessite des adaptations régulières de la législation nationale.

Spécifications complémentaires dans le domaine de l'aviation civile

L'Administration des Enquêtes Techniques a finalisé début 2010 un projet de règlement grand-ducal visant à apporter des spécifications complémentaires dans le domaine de l'aviation civile. Ce projet était devenu nécessaire afin d'intégrer dans le droit national des notions fondamentales issues de l'Annexe 13 de la convention OACI de Chicago et de prendre en compte l'évolution des dispositions communautaires. Le règlement grand-ducal en question a été publié au journal officiel A- N° 114 le 20 juillet 2010.

Titres de légitimation pour le personnel de l'AET

Un autre projet de règlement grand-ducal élaboré en 2010 portait sur les titres de légitimation. Le but était de modifier le règlement existant en y ajoutant notamment des dispositions relatives au personnel de l'Administration des Enquêtes Techniques dont la mission principal est de procéder à des enquêtes techniques conformément à la loi du 30 avril 2008 et qui devraient avoir un statut permanent d'enquêteur afin de pouvoir accomplir sans retard leur tâche. Le projet a été présenté aux instances et viendra à terme courant 2011.

Transposition de la directive 2009/18/CE dans le secteur maritime

Une nouvelle directive établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes a vu le jour en avril 2009. Le projet de règlement grand-ducal relatif à la transposition de cette directive en droit national est en cours de finalisation. Le délai de transposition viendra à échéance en juin 2011.

Projet de règlement CE relatif aux enquêtes de sécurité

Le 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 et abrogeant la directive 94/56/CE a été publié au journal officiel de l'Union européenne le 12 novembre 2010. Le règlement est entré en vigueur le 2 décembre 2010.

7.5. Coopération européenne et internationale

De par ses attributions couvrant plusieurs modes de transport, l'Administration des Enquêtes Techniques est invitée à participer à de nombreuses réunions et autres activités, tant au niveau européen que sur le plan international. Les contacts et les informations recueillis lors de ces évènements sont d'autant plus importants qu'ils permettent à l'Administration, en cas de besoin et à défaut des compétences internes nécessaires, de recourir rapidement à l'expertise et au savoir-faire d'autorités et d'organisations étrangères.

La coopération entre les entités d'enquêtes est d'ailleurs encouragée par les organismes internationaux (OACI, OMI) et par les organisations européennes (CEAC, EMSA, ERA) dans les modes de transport concernés.

7.6. Formations

En tant qu'entité d'enquête technique à vocation pluridisciplinaire, les domaines d'application de l'Administration des Enquêtes Techniques sont, de fait, très diversifiés. Les exigences envers le personnel de l'Administration, au nombre actuellement restreint, sont d'autant plus

poussées que des connaissances de base dans chacun des domaines couverts sont indispensables pour mener à bien les missions conférées par la loi.

Il est ainsi prévu d'effectuer régulièrement des formations continues et autres cours de perfectionnement, ciblés sur les enquêtes techniques dans les secteurs de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial, et des chemins de fer. En 2010, les fonctionnaires de l'Administration ont suivi, en tout, 11 jours de formation dans les domaines précités. Ces formations ont été, pour la plupart, assimilées aux cours de formation continue organisés par l'Institut national de formation publique (INAP).

7.7. Statistiques pour l'année 2010

7.7.1. Aviation civile

CATEGORIE AERONEF	PHASE	TYPE OPERATION	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	**TOTAL PAR CATEGORIE**
Avion > 2250 kg	Atterrissage	Commercial	1	--	0	**1**
Avion < 2250 kg	Atterrissage	Loisirs	3	--	0	**3**
TOTAL PAR CLASSEMENT			**4**	**0**	**0**	***4 TOTAL***

7.7.2. Transport fluvial et maritime

POS.	SECTEUR	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	**TOTAL PAR CATEGORIE**
1	Maritime	2	2	8	**12**
2	Fluvial	--	1	2	**3**
	TOTAL PAR CLASSEMENT	**2**	**3**	**10**	***15 TOTAL***

7.7.3. Chemins de fer

POS.	CATEGORIE	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	**TOTAL PAR CATEGORIE**
A	Avaries aux installations ou au matériel	--	--	--	**--**
B	Dérangements aux installations	--	--	--	**--**
C	Incidents et accidents de manœuvre	--	--	4	**4**
D	Incidents et accidents dans la circulation des trains	--	--	4	**4**
E	Inc. et acc. de véhicules routiers sur les PN et dans les dépendances du service de l'exploitation	--	--	5	**5**
F	Accidents de travail	--	--	1	**1**
G	Accidents de personnes (y compris suicides)	--	--	4	**4**
H	Incendies, explosions	--	--	--	**--**
J	Délits	--	--	--	**--**
K	Evènements naturels	--	--	--	**--**
L	Manifestations, grèves,...	--	--	--	**--**
M	Autres évènements extraordinaires	--	--	--	**--**
	TOTAL PAR CLASSEMENT	**0**	**--**	**18**	***18 TOTAL***

Département des Travaux publics

Sommaire

I Introduction générale ____ 330

II La voirie de l'Etat ____ 334

II.1 Considérations générales ____ 334

II.2 La grande voirie de communication ____ 343

II.3 L'administration des Ponts et Chaussées ____ 367

III Les bâtiments de l'Etat ____ 406

1. Considérations générales ____ 406

2. Les grands travaux d'investissements ____ 407

3. Les travaux de modernisation et de remise en état ____ 421

IV Les marchés publics ____ 446

IV.1 La législation sur les marches publics ____ 446

IV.2 La passation électronique des marchés publics ____ 447

IV.3 La Commission des Soumissions ____ 450

I INTRODUCTION GENERALE

En exécution de l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères, le département des Travaux Publics est responsable de la politique générale des travaux publics qui se traduit entre autres par la définition, la conception et l'orientation des travaux par l'inventaire des besoins, la fixation des priorités, la mise en œuvre des moyens et le contrôle des dépenses, ainsi que par la coordination générale des travaux. Fonctionnent également sous la tutelle du département des Travaux publics, la commission d'analyse critique ainsi que la commission des soumissions.

Deux administrations relèvent du département des Travaux publics.

L'administration des Bâtiments Publics d'une part, en charge de la construction et de l'entretien des bâtiments de l'Etat, de la réalisation des projets d'investissements financés par les fonds d'investissements publics, le fonds d'entretien et de rénovation ainsi que des projets préfinancés sur base de la loi de garantie.

L'administration des Ponts et Chaussées d'autre part, qui a pour mission la construction et l'entretien de la voirie de l'État, la réalisation des projets de la grande voirie de communication financés par le Fonds des Routes, ainsi que l'exploitation de la grande voirie et la gestion du trafic. L'administration des Ponts et Chaussées est par ailleurs responsable de la construction et de l'entretien des barrages et des ouvrages d'art, ainsi que de l'aménagement des pistes cyclables du réseau nationales de pistes cyclables.

Il appartient donc au département des Travaux publics de doter le pays des infrastructures nécessaires à son développement économique, ceci tant dans le domaine de la voirie que pour les bâtiments publics, et il assume en conséquence les responsabilités qui en découlent.

La planification des travaux est arrêtée par le Conseil de Gouvernement sur base d'un programme d'investissement pluriannuel périodiquement mis à jour, ceci en étroite collaboration avec la Chambre des Députés.

Le domaine d'intervention du département des Travaux Publics concerne par définition des projets qui sont de grande envergure et de longue haleine. De ce fait, il agit toujours dans la continuité et le ministre d'aujourd'hui se verra toujours appelé à poursuivre voire à entériner des projets qui auront été lancés ou entamés par un ou même par plusieurs de ses prédécesseurs.

Au vu de la situation économique du pays et des finances publiques, le défi consiste à garantir la poursuite et la continuité de la mise en œuvre du programme gouvernemental tout en respectant les contraintes budgétaires.

Tout comme les années précédentes, les principales priorités continuent à se situer au niveau des infrastructures scolaires, notamment celles visées par le plan sectoriel lycées, et des infrastructures européennes.

En passant en revue l'année 2010, l'on constate qu'au niveau des bâtiments de l'Etat, le projet d'infrastructure suivant a été autorisé par la Chambre des Députés :

• Travaux de mise en valeur des hauts-fourneaux A et B de Belval (loi du 3 août 2010).

En dehors des projets en cours de réalisation ou de planification, l'on peut mettre en évidence les évènements phare que l'administration des Bâtiments Publics a connu en 2010.

Ces évènements qui témoignent des investissements du Gouvernement dans les infrastructures publiques sont par exemple : l'inauguration des nouveaux bâtiments du Lycée du Nord à Wiltz (3 mai 2010), la décision définitive quant à l'implantation du Lycée technique pour professions de santé sud à Bascharage, l'inauguration du Lycée technique de Lallange à Esch/Alzette (1er octobre 2010), l'inauguration des nouveaux ateliers de l'administration des Bâtiments Publics à Bertrange/Bourmicht (13 décembre 2010) ainsi que la présentation des résultats du concours pour le bâtiment Jean Monnet 2 (16 décembre 2010).

A noter également que l'administration des Bâtiments Publics a fêté ses cent ans d'existence moyennant publication d'un livre centenaire qui retrace l'historique et l'évolution du Service de l'architecte de l'Etat, depuis sa création en 1910, à l'administration des Bâtiments Publics, ceci au moyen d'une cinquantaine de projets richement illustrés avec des plans et des photos.

Au niveau des projets routiers, les projets prioritaires du Gouvernement sont :

La nouvelle liaison Micheville. Le chantier avance normalement. Rappelons la loi d'autorisation du 3 août 2005 relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville qui a autorisé le Gouvernement à entamer les travaux concernant la première phase de ce projet d'infrastructure d'envergure. La loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et le projet routier afférent sur territoire français autorise la réalisation de la deuxième phase de cet axe routier.

Le contournement de Junglinster a été autorisé par la loi du 18 mars 2008 relative à l'aménagement du contournement routier de Junglinster. Le projet avance normalement.

Par le vote de la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich, la Chambre des Députés a donné son feu vert pour la première phase de la construction de cet important projet de voirie.

En ce qui concerne la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg, les travaux préparatoires avancent bien et le projet de loi pour la construction du pont provisoire et des accès chantier a été déposé à la Chambre des Députés.

Pour ce qui est de l'entretien en général du patrimoine des ouvrages d'art de l'Etat, l'administration des Ponts et Chaussées a réalisé un inventaire sur l'état de ces ouvrages, inventaire qui servira de base pour l'établissement d'une liste prioritaire des ouvrages d'art à rénover.

Les travaux de la route du Nord, continuent à avancer. A noter le percement final du tunnel « Staffelter », dernier maillon de la route du Nord, en date du 22 avril 2010, ceci quatorze mois après le premier coup de pelle qui a eu lieu le 18 février 2009.

En ce qui concerne le réseau général de la voirie, le Gouvernement continue ses efforts d'investissement qui se situent à un haut niveau, ceci dans l'intérêt de la sécurité et du confort des usagers de la route.

Pour témoigner des efforts d'investissements en la matière, l'on peut citer à titre d'exemple l'inauguration officielle de l'extension du Park & Ride Frisange (16 avril 2010). Le projet de Frisange s'inscrit résolument dans l'esprit d'un développement durable et permet d'illustrer comment un aménagement écologique de l'espace public favorise la promotion d'une biodiversité naturelle en ayant recours à des matières d'origine locale. L'aménagement et la végétalisation des surfaces vertes de l'extension du parking sont réalisés exclusivement sur la base de ressources locales. Le parking est desservi par deux lignes d'autobus, à savoir la ligne 172 Frisange-Gare de Luxembourg-centre-Kirchberg, à raison de 1 250 passagers par jour, et la ligne 319 Frisange-Howald Z.A.-Cloche d'Or, transportant une moyenne de 320 passagers par jour.

Parmi les efforts d'investissement, il y a lieu de noter par ailleurs l'inauguration du pont Millebaach à Clemency (23 juillet 2010), l'achèvement de la mise en place par poussage d'un nouveau pont au-dessus de l'A6 entre Mamer et Capellen (17 octobre 2010), ou l'inauguration de l'esplanade de Schengen (26 novembre 2010).

Une des priorités du département des Travaux Publics constitue également l'achèvement du réseau national des pistes cyclables dont la base légale est la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables.

Le groupe de travail « Couloirs pour bus » a continué ses travaux en 2010. L'activité du groupe de travail s'est concentrée sur la création de facilités pour les transports en commun à l'approche et à l'intérieur de la Ville de Luxembourg, ainsi que de la Ville d'Esch-sur-Alzette avec le site de Belval-Ouest.

Côté procédures, il convient de noter le vote de la loi du 10 novembre 2010 instituant les recours en matière de marchés publics. Il s'agit de la transposition dans le droit luxembourgeois de la nouvelle directive 2007/66/CE du parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2007 modifiant les directives 89/665/CEE et 92/13/CEE du Conseil en ce

qui concerne l'amélioration de l'efficacité des procédures de recours en matière de passation des marchés publics.

Par le vote de la loi du 3 août 2010 portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées, le législateur a fixé le cadre permettant à l'administration des Ponts et Chaussées de mettre en œuvre sa réforme, de s'adapter à l'environnement en pleine évolution au cours des dernières années et surtout de répondre aux exigences de sécurité qui font partie de ses missions.

En ce qui concerne la procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de grands projets d'infrastructure arrêtée par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes de la Chambre des Députés en date du 3 avril 2006, on note que suite au papier de discussion de la Commission du Développement durable du 13 octobre 2010 (cf. doc. parl. n° 6193), la Chambre des Députés, dans sa motion du 21 octobre 2010, a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause à partir de l'exercice budgétaire 2011 afin de garantir les objectifs suivants :

- Réaménagement du Bâtiment administratif pour la Police à Verlorenkost et construction d'une extension ;
- Construction d'une nouvelle Bibliothèque Nationale sur un site unique à Kirchberg-Bricherhaff ;
- Modernisation du Lycée technique du Centre ;
- Construction d'une nouvelle annexe pour le Lycée technique Michel Lucius ;
- Construction d'une annexe et mise en œuvre de la rénovation des bâtiments existants de l'ancienne Ecole américaine;
- Remise en état des bâtiments de la Ligue HMC à Capellen ;
- Transformation de l'ancien bâtiment gendarmerie pour les besoins du Lycée classique d'Echternach ;
- Développement de la Gare d'Ettelbruck.

Les travaux relatifs au plan sectoriel transports ont continué à avancer et le département des Travaux Publics ainsi que l'administration des Ponts et Chaussées y ont participé activement.

Les services du département des Travaux Publics participent également à la réalisation du projet « Luxtram ».

Rappelons encore que sont attachés au ministère des Travaux Publics la Commission d'Analyse Critique et la Commission des Soumissions.

Dans les chapitres qui suivent, le lecteur trouvera des détails sur l'ensemble des activités des services du département des Travaux Publics survenues au cours de l'année 2010.

II LA VOIRIE DE L'ETAT

II.1 Considérations générales

II.1.1 STRUCTURATION DU RÉSEAU DES ROUTES DE L'ETAT

Le réseau de la voirie normale comprend les routes nationales (R.N.) et les chemins repris (C.R.). La remise en état de cette voirie se poursuit de façon continue suivant un programme établi par l'administration des Ponts et Chaussées et approuvé par le MDDI sur la base d'un inventaire détaillé de l'état des routes tout en prenant en considération l'intensité du trafic et en respectant les contraintes financières arrêtées au budget. Dans les traversées de localités, ce programme demande une bonne coordination des travaux de voirie avec ceux relatifs au renouvellement de l'ensemble de l'infrastructure souterraine. Pour assurer une parfaite organisation des travaux à l'intérieur des localités, les services techniques de l'administration des Ponts et Chaussées entretiennent un contact intense avec les communes concernées.

Afin de disposer d'une saine hiérarchie de la voirie de l'Etat, la loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie a procédé à un échange de routes entre les Communes et l'Etat de manière à incorporer dans le réseau routier de l'Etat les liaisons dont la fonction primordiale est d'assurer les communications régionales et d'intégrer dans le patrimoine des communes celles servant plutôt à la desserte des zones d'habitation.

Une nouvelle initiative législative inscrite dans la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 vise un ajustement du réseau défini par la loi du 22 décembre 1995, l'adaptation du réseau routier étatique à l'évolution du trafic et à la situation créée par la réalisation de

nouvelles infrastructures, ainsi qu'un redressement de certaines erreurs survenues dans les lois antérieures.

Au courant de l'année 2007 une note explicative rédigée par notre département a été envoyée par le ministre de l'Intérieur à toutes les communes pour leur expliquer les enjeux de la nouvelle initiative législative. Les préparations de ce nouveau projet de loi ont bien avancé au courant de l'année 2010 et son dépôt est prévu pour 2011.

Malgré les efforts entrepris par l'Etat pour éviter le développement tentaculaire de l'urbanisation le long de la voirie nationale, il faut reconnaître qu'à l'intérieur des agglomérations traversées par les grands axes de communication il est très difficile de marier la fluidité du trafic avec le confort, la sécurité et la qualité de vie des habitants. Souvent la seule solution efficace consiste en la construction de voies de contournement.

II.1.2 STRATÉGIE POUR L'ELABORATION D'UN CONCEPT GLOBAL

Transposition en droit national de la directive 97/11/CE

L'administration des Ponts et Chaussées a collaboré au sein d'un groupe de travail chargé de l'élaboration d'un projet de loi portant transposition en droit national de la directive 97/11/CE concernant l'évaluation de certains projets publics et privés sur l'environnement humain et naturel.

Cette loi, votée en date du 13 mars 2007 et traitant à côté des infrastructures routières également les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires, définit entre autres la procédure à appliquer pour exécuter un projet donné. La loi du 13 mars 2007 définit les procédures à suivre pour les projets tombant d'office à une évaluation ainsi que pour les projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement. La loi fixe aussi des dispositions transitoires pour les projets en voie d'instruction.

La loi du 13 mars 2007 a été remplacée par la loi du 29 mai 2009.

Dorénavant c'est un règlement grand-ducal qui fixera les critères sur base desquels les projets d'infrastructures de transport font l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement.

Le comité interministériel chargé de donner son avis sur la nécessité de soumettre certains projets d'infrastructure de transport à une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel est abrogé.

Le concept IVL « Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept » (2004)

Le concept global de la Mobilité, se rapportant exclusivement aux infrastructures de transport, constituait la base pour l'élaboration d'un concept intégré, prenant également en considération le développement des activités générant les besoins de mobilité, à savoir l'habitat, les lycées, les zones d'activités (travail, commerces), les zones de loisir, ainsi que l'intégration de ces projets dans des paysages naturels.

L'élaboration de ce concept intégré, confiée à un consortium de bureaux étrangers spécialisés, a été accompagnée par un groupe de pilotage politique et un groupe de travail constitué de représentants des départements ministériels impliqués. Un groupe d'experts assistait les pouvoirs politiques.

Les principes de ce concept intégré interférant largement avec la stratégie de l'aménagement communal, les autorités communales étaient, par l'intermédiaire d'un groupe ad hoc du « Syvicol », liées à l'élaboration de ce nouveau concept.

L'élaboration du plan sectoriel « Transports »

Sous la direction du ministère du Développement durable et des Infrastructures, l'administration des Ponts et Chaussées contribue à l'élaboration d'un plan sectoriel « Transports » valable pour l'ensemble du territoire national.

La finalité déclarée de ce plan directeur est de réserver des couloirs, aussi étroits que possibles et permettant la réalisation ultérieure, au moment le plus opportun, des infrastructures de transport constituant la base du concept IVL. Une liste des priorités pour la réalisation des projets est à définir.

Au-delà de sa participation à l'évaluation stratégique des projets routiers soumis à des critères environnementaux dans la « Strategischen Umweltprüfung » (SUP) du PST, participation établie sous la tutelle des départements de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, l'administration des Ponts et Chaussées a contribué au courant de l'année 2010 aux clarifications procédurales nécessaires au niveau technique. A cet effet, une étude analysant les interférences entre les projets routiers retenus par l'avant-projet PST, avec d'une part la réglementation environnementale en vigueur (conservation de la nature, directive 97/11), et d'autre part les zones et impositions retenues dans l'avant-projet PSP (plan sectoriel paysage), a pu être présentée. Ainsi, certains conflits entre les projets routiers et le PSP, mis en évidence dans le document PST publié en 2008, ont pu être résolus par simple superposition des couloirs routiers et les différentes zones classées par la règlementation en vigueur et prévues d'être classées par le PSP.

II.1.3 COOPÉRATION AU SEIN DE GROUPES DE TRAVAIL INTERMINISTÉRIELS

Au courant de l'année passée, l'administration des Ponts et Chaussées a coopéré au sein de plusieurs groupes de travail interministériels:

Facilités pour les transports en commun par la route :

Le rôle revenant à ce groupe de travail interministériel est d'une importance capitale en vue de l'atteinte de l'objectif du modal-split de 25 / 75 sur le plan national d'ici 2020.

L'élaboration d'un plan stratégique pour la réalisation de toutes sortes de facilités imaginables en faveur des transports en commun par la route est une des missions primordiales de ce groupe.

Ce plan stratégique se concentre sur les routes pénétrantes vers les trois grands centres de développement et d'attraction du pays que sont la Capitale, la Nordstad et la région Sud. Les zones tributaires des navetteurs approchant les CDA sont divisées en secteurs définis en fonction des principales routes pénétrantes utilisées par les lignes RGTR et pour chacun de ces secteurs sont définis la demande actuelle ainsi que les potentialités futures pour les transports en commun. Les secteurs à grande potentialité de développement doivent bénéficier d'une urgence pour la réalisation de facilités pour les bus.

Ce groupe de travail ne s'occupe pas seulement de la planification des couloirs pour bus, mais de l'ensemble des infrastructures permettant de donner des facilités supplémentaires pour l'avancement des bus assurant les transports en commun et pour augmenter le confort des passagers. Ainsi il établit un catalogue de mesures envisageables telles que, à côté des couloirs réservés, l'aménagement de sas pour bus aux abords des feux tricolores et l'intervention dans le déroulement des phases en accordant des phases spéciales ou en prolongeant les phases vertes des voies utilisées ou co-utilisées par les bus. D'autres domaines de compétence sont le choix du type et de l'emplacement des arrêts pour bus, la sécurité des piétons aux abords des arrêts, l'aménagement de gares routières et de plateformes intermodales comme les parkings P&R.

Au courant de l'année 2010 l'activité du groupe de travail s'est concentrée sur la création de facilités pour les transports en commun à l'approche et à l'intérieur du seul centre de développement et d'attraction d'ordre supérieur du pays, à savoir de la Ville de Luxembourg, ainsi qu'aux deux centres de développement et d'attraction d'ordre moyen, à savoir d'Esch-sur-Alzette avec le site de Belval-Ouest et de la Nordstad avec l'approche de la gare ferroviaire d'Ettelbruck. Les centres d'attraction et de développement régionaux commencent également à être traités par le groupe de travail ad hoc.

La Ville de Luxembourg :

La Ville de Luxembourg a 9 grandes pénétrantes faisant la liaison avec les régions périphériques, à savoir les routes nationales N1 à N7 et les N11 et N12. Toutes ces artères principales ont fait l'objet de travaux visant à améliorer l'avancement des transports en commun par la route, principalement en direction de la capitale, mais des fois aussi pour le chemin de retour, c'est-à-dire pour quitter la capitale.

- Sur l'A1 il y a un projet de réalisation d'un couloir pour bus entre Senningerberg et un P&R à la périphérie directe du Plateau de Kirchberg à aménager en site propre et de manière à éviter le point de jonction de l'A7 avec l'A1. Le tracé définitif de cette infrastructure dépendra de la solution à retenir pour le raccordement ferroviaire du Plateau de Kirchberg à partir de Hamm via l'aéroport de Luxembourg.
- Sur la N2 les projets en direction de la capitale se concentrent sur l'aménagement d'un couloir pour bus dans la traversée de Sandweiler. Un premier tronçon de ce couloir, à réaliser en trois phases, a été mis en place au début de l'année 2009. Il s'agit du prolongement du couloir existant à l'approche du giratoire de Sandweiler-Ouest.
- Pour les bus quittant à l'heure de pointe vespérale la Capitale, le giratoire de Irrgarten sur l'A1 constitue un point névralgique. En 2010 un by-pass en direction du tunnel de Howald combiné à un couloir pour bus s'avançant jusqu'à l'anneau de circulation du giratoire a été mis en service. Un projet prévoyant l'amélioration des conditions de circulation à la sortie du giratoire en direction de Sandweiler a été finalisé ; la réalisation des travaux est prévue pour 2011.
- Sur la N3 plusieurs projets sont en cours :
- A Frisange même des études visant le prolongement du couloir pour bus existant à partir du P&R aux abords de l'échangeur autoroutier jusqu'au carrefour principal N3/N13 ont démarré. Un couloir d'approche de ce même carrefour, mais en direction Schlammesté – Frisange, a été mis en service en 2010.
- Les études relatives au prolongement du couloir existant vers Hesperange à partir du Millénaire jusqu'à Schlammesté sont terminées. Reste à solliciter les autorisations requises et à acquérir les emprises nécessaires. Dans la traversée de Hesperange le couloir pour bus existant sera optimisé, particulièrement aux abords des carrefours.
- Dans la montée de Hesperange à Howald sera réalisé un projet-pilote sous forme d'un couloir médian fonctionnant le matin en direction de la capitale et servant le soir pour sortir de la Ville. L'étude d'exécution a été faite au courant de l'année 2010 et avant sa réalisation il faut encore faire quelques adaptations au Code de la Route.
- Sur la N4 les études concernant le coulor pour bus entre Leudelange et la Cloche d'Or sont terminées. Le département de l'Environnement a accordé son autorisation en vertu de la loi du 19 janvier 2004 sur la protection de la nature et des ressources naturelles. L'acquisition des emprises pose encore des problèmes.
- Les études relatives à l'aménagement d'un couloir pour bus dans la traversée de Leudelange à partir du château d'eau à l'entrée sud jusqu'au giratoire à la sortie nord de la localité ont été faites et à l'aide de la technique de la micro-simulation la meilleure variante a été déterminée en concertation avec les édiles de la Commune. Le couloir est prévu d'être réalisé en 2011.
- Sur la N5 les études ont montré qu'il y a des opportunités pour augmenter l'attractivité des transports en commun par la route. Sur la partie entre le giratoire de Grevelsbarrière et le centre commercial « Concorde » un couloir pour bus peut se

faire par simple marquage routier. A l'approche du carrefour N5/N34 un couloir pour bus sera réalisé dans le cadre des travaux de réaménagement de ce carrefour, dont les travaux viennent d'être adjugés.

- Dans la traversée de Strassen entre le « Dany Hôtel » et le carrefour de la N6 avec la rue des Aubépines, un couloir pour bus avec sas à l'approche dudit carrefour a été réalisé au courant de l'année 2009.
- Les travaux relatif à l'aménagement d'un couloir pour bus sur la N6 entre Capellen et Mamer sont en cours et vont être terminés en 2011.
- Sur la N7 un couloir pour bus a été réalisé en 2009 entre la sortie de Bofferdange et le lieu-dit « Boufferknupp ». Ce couloir, finalement réalisé avec le consentement des autorités communales et des riverains, a la particularité de préserver, grâce à une programmation judicieuse des feux, les emplacements de stationnement devant la majeure partie des maisons. Ce couloir, fonctionnant actuellement en phase d'essai, sera mis en place de façon définitive au courant de l'année 2011.
- Entre Heisdorf et Walferdange les études visant la création de facilités pour bus sont terminées et les deux Communes concernées, à savoir Steinsel et Walferdange ont donné leur accord pour ces aménagements. La mise en place des mesures est programmée pour 2011.
- Le maillon manquant entre le giratoire de Walfer-Eglise et le couloir pour bus existant sur le territoire de la Ville de Luxembourg fait l'objet d'une étude lancée en 2010.
- Sur la N11 un accord a été trouvé avec les édiles de la Commune de Junglinster (la localité de Junglinster est un CDA régional) pour l'aménagement de deux couloirs pour bus dans la traversée de Junglinster, un premier dans la descente des antennes RTL en direction du centre de Junglinster et un deuxième dans la descente de Gonderange vers Junglinster en sens opposé, donc également vers le centre de la localité. Le premier couloir pour bus a été réalisé en 2010.
- Des études visant la favorisation des transports en commun par la route aux abords de l'échangeur autoroutier du Stafelter (A7/N11) sont en cours.
- Une autre étude, visant l'aménagement d'un couloir pour bus sur la BAU de l'A7 entre l'échangeur Stafelter et la jonction de Grünewald, avec bretelle spéciale vers la nouvelle gare ferroviaire de Luxexpo, est actuellement en cours. Ces deux projets qui se trouvent au stade de l'APD traversent une zone « Habitat » de sorte qu'ils nécessitent des études environnementales très poussées.
- Sur la N12 un accord a pu être obtenu avec les édiles de la Commune de Kopstal au sujet de la réalisation de facilités pour les transports en commun par la route. Cet accord porte sur la réalisation des trois projets suivants :
  - aménagement d'un couloir pour bus dans la traversée de Bridel à l'approche du giratoire du contournement sud de Bridel avec la réalisation d'un by-pass en direction de l'échangeur autoroutier de Strassen-Nord sur l'A6,
  - aménagement d'un couloir pour bus dans la descente de Quatre-Vents vers Kopstal,
  - réalisation d'un parking P&R aux abords du lieu-dit Quatre-Vents en bordure de la N12 sur les hauteurs de Kehlen.

Sur le territoire de la Ville de Luxembourg les efforts du groupe de travail « Couloirs pour bus » se sont concentrés sur l'élaboration d'un concept global pour les transports en commun par la route à réaliser comme mesures d'accompagnement ensemble avec le

tram léger. Rappelons les deux projets du couloir continu entre la place de l'Europe et le rond-point Schuman sur l'avenue J.F. Kennedy ainsi que des facilités pour bus dans la rue Ed. Steichen et sur le boulevard Pierre Werner aux abords du nouvel Hôpital de Kirchberg ont été mis en service en 2009 et fonctionnent à la grande satisfaction des usagers des transports en commun.

Le site de Belval-Ouest :

Alors qu'un groupe de travail ad hoc s'occupait de la mise en place de facilités pour les transports en commun par la route sur le site lui-même, le groupe de travail « Couloirs pour bus » prenait en charge les projets sur les routes desservant le site.

- Sur la N31 un couloir pour bus en direction du site de Belval sera réalisé dans la traversée de Belvaux dans le cadre du chantier de redressement de la N31 entre le rond-point près de la mairie et le site de Belval. Sur cette même N31 un couloir pour bus dans chaque direction sera réalisé le long des étangs entre le rond-point Raemerich et l'entrée au site de Belval dans le cadre du réaménagement définitif de cette route.
- Sur la N31 entre le petit contournement de la Ville d'Esch-sur-Alzette et l'autoroute A4 sur l'avenue Charles de Gaulle un couloir pour bus sera aménagé en direction du rond-point Raemerich. Les travaux, adjugés en 2010, vont commencer en 2011.
- Sur l'A4 à l'approche du giratoire de Raemerich le goulot d'étranglement constitué par le rétrécissement de 2 à 1 voie de circulation a été éliminé et un couloir pour bus sous forme d'une troisième voie a été aménagé à l'approche directe du giratoire. La réalisation de cette mesure a nettement amélioré l'avancement des bus circulant sur l'A4 à l'approche du giratoire de Raemerich.
- Ensemble avec la réalisation de la 3e phase de la liaison Micheville, comprenant entre autre la construction du contournement de la Cité Raemerich, des couloirs pour bus seront aménagés entre le nouveau giratoire d'Ehlerange et le rond-point Raemerich.
- Suite à l'accord donné par le ministre des Transports concernant l'aménagement de couloirs pour bus sur les autoroutes, il est prévu de concevoir des bandes d'arrêts d'urgence (BAU) sur le tronçon de la liaison Micheville entre l'échangeur d'Ehlerange et l'échangeur Lankelz tout comme sur les bretelles d'accès vers l'échangeur d'Ehlerange, de manière à pouvoir y aménager des couloirs pour bus.

La Nordstad :

Deux projets pour la mise en place de facilités pour les transports en commun par la route ont été fait en 2010, à savoir sur la N7 à l'entrée Sud en Ettelbruck à partir du pont sur les CFL jusqu'au pont de l'Alzette et à l'entrée Est à partir du pont Patton jusqu'à la gare ferroviaire d'Ettelbruck.

Sur le premier projet les travaux viennent de démarrer avec l'élargissement du pont sur les CFL pour y aménager un couloir pour bus s'avançant jusqu'au carrefour Lorillard, point de raccordement des bretelles d'accès vers la B7 et point d'aboutissement du futur contournement d'Ettelbruck-Feulen.

Le deuxième projet sera réalisé comme première étape du réaménagement complet des alentours de la gare ferroviaire d'Ettelbruck.

Les CDA régionaux

Des projets visant la mise en place de facilités pour les transports en commun par la route sont actuellement en cours dans les centres de développement et d'attraction (CDA) régionaux suivants :

- à Mersch sur la N7 en venant du Mierscherbierg, sur la place de l'Etoile et à l'approche de la gare ferroviaire ;
- à Echternach sur la N11 à l'entrée Ouest ;
- à Remich sur la N2 sur la section à 3 voies et sur la place du Marché ;
- à Wiltz aux abords du nouveau lycée technique ;
- à Steinfort dans le but de mieux raccorder les P&R existants et futurs aux lignes RGTR.

Autres projets traités par le groupe de travail « Couloirs pour bus » :

Mis à part le projet concernant la capitale et le site de Belval-Ouest, le groupe de travail s'est occupé de la création de facilités pour les transports en commun :

- A Pontpierre dans le cadre du réaménagement de l'échangeur autoroutier de Pontpierre (A4/N13) et le long de l'autoroute A4 jusqu'à Leudelange ;
- au centre de la localité de Kayl ;
- sur la N7 au nord du pays à Wemperhardt, Lausdorn, Flebour et Marnach ;
- sur la N31 au Pôle Européen de Développement (PED).

Le groupe de travail « Couloirs pour bus » coopère par ailleurs dans une grande étude visant l'optimisation des P&R sur le réseau national, en se concentrant particulièrement sur les gares routières.

Finalement le groupe de travail « Couloirs pour bus » a publié la 2e édition de la Newsletter « Brèves de Couloir » principalement vouée à la coexistence du trafic individuel et des transports en commun à l'intérieur des agglomérations.

Groupe de travail "Audits de sécurité"

Ce groupe de travail traite d'une manière générale tous les problèmes de sécurité ayant trait aux infrastructures routières de l'ensemble du réseau routier du pays. A côté des audits de sécurité proprement-dits, ce groupe s'occupe aussi de l'élimination de points noirs et de la mise sur pied d'une boîte à outils regroupant des solutions-types pour augmenter la sécurité des usagers de la route, comme p.ex. les problèmes de visibilité aux

carrefours, la protection des arbres d'alignement, les dispositifs de guidage (marquage, glissières, etc.), la sécurité des passages pour piétons à l'extérieur des agglomérations, la rugosité de la route, la perception des signaux routiers, etc.

Au courant de l'année 2010, le groupe de travail « Audits de sécurité » a accompagné la réalisation des audits de sécurité suivants :

- B7 Colmar-Berg – Erpeldange
- A13 by-pass de Hellange
- CR181 Strassen – Bridel
- A3 plateforme douanière de Zoufftgen
- Alentours du lycée technique Mathias Adam à Pétange.

Chaque fois des recommandations pour des mesures à court terme, à moyen terme et à long terme ont été édictées par le groupe de travail « Audits de sécurité ».

En 2010 le groupe de travail « Audits de sécurité » a collaboré à la mise en place de radars fixes et mobiles sur le réseau de la voirie nationale et plus particulièrement dans la recherche des sites.

En 2010 le groupe a également fait un inventaire des points noirs, qui en 2011 feront l'objet d'examens plus détaillés en vue de procéder à leur sécurisation.

Le groupe a formulé une série d'avis sur des problèmes de sécurité constatés par des citoyens et rapportés au groupe.

Finalement le groupe de travail « Couloirs pour bus » a publié la 2e édition de la Newsletter « Brèves de Couloir » principalement vouée à la coexistence du trafic individuel et des transports en commun à l'intérieur des agglomérations.

Groupe de travail « Permissions de voirie »

Suite à la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie, le groupe de travail ad hoc a été réactivé et s'est occupé de la mise à jour des lignes de conduite pour l'établissement des permissions de voirie ministérielles, TOME I « Alignements et Accès » pour les mettre en conformité avec la nouvelle loi.

Ce nouveau guide d'application a été approuvé en date du 15 septembre 2010 par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

En 2011 le groupe de travail « Permissions de voirie » continuera son travail avec une révision des applications informatiques pour l'établissement des permissions de voirie ministérielles et avec l'élaboration de lignes de conduite dans le domaine des infrastructures souterraines.

II.2 La grande voirie de communication

II.2.1 LA DIVISION DES TRAVAUX NEUFS

La « division des travaux neufs » est responsable de la planification et de la réalisation des projets et de la construction des autoroutes , des voies expresses, des contournements régionaux et des autres nouvelles routes d'ordre supérieur, ainsi que de l'aéroport de Luxembourg.

CHANTIERS ET ETUDES

II.2.2 LIAISON AVEC LA SARRE

Travaux pour la pose d'un collecteur DN800 pour les eaux pluviales à Burmerange.

II.2.3 ROUTE DU NORD (LUXEMBOURG-MERSCH)

Tunnel « Grouft »

Les réceptions techniques ont été réalisées dans leur intégralité et la mise au point du décompte du marché principal et des avenants 1 et 2 est en cours. Les travaux faisant objet d'un 3e avenant (façades des bâtiments techniques et conduite d'incendie) sont en cours d'exécution et seront terminés vers le mois d'avril.

Tunnel « Stafelter »

La notification de l'ouverture du chantier a été fixée au 1er septembre 2008, la durée totale des travaux étant de 48 mois.

Les délais contractuels partiels à respecter par l'adjudicataire sont les suivants :

- Après 6 mois de préparation, l'association débutera l'excavation souterraine à partir du portail Sud :
  le premier coup de pelle officiel a bien eu lieu le 18 février 2009 avec un démarrage effectif de l'excavation le 10 mars 2009 après l'achèvement des travaux d'installation.
- Après 40 mois le gros œuvre du tunnel ainsi que celui de la tranchée couverte au portail Nord et des bâtiments de service devra être terminé. La date de finition du gros œuvre est donc fixée contractuellement au 30 décembre 2011.

Après 28 mois de chantier, soit env. 2/3 du délai global, les excavations et les soutènements des deux tubes sont achevés. Le percement du tube vers Mersch a été réalisé le 22 avril 2010 et celui du tube vers Luxembourg le 1ier juin 2010. Environ 600 m de l'anneau intérieur en béton (partiellement armé), constituant l'ouvrage définitif, sont coulés et ceci dans chacun des deux tubes à partir du portail nord. Le gros-œuvre des bâtiments techniques aux deux portails est bien avancé. Les terrassements généraux aux portails sont terminés à 100 %. Les travaux d'étanchéité de la tranchée couverte au portail nord (200 m) seront terminés dès que les conditions climatiques le permettront, ainsi que le remblaiement de cette zone.

A ce jour, on estime avoir une avance confortable sur le planning général des travaux et donc affirmer que la date de fin des travaux de génie civil du contrat du tunnel Stafelter, fixée au 30 août 2012, peut être maintenue.

<u>Réaménagement et sécurisation de l'échangeur Waldhaff A7/N11</u>

- Etude d'avant-projet détaillé APD.
- Déplacement du réseau CREOS moyenne tension.
- Etude d'aménagement d'une bretelle d'accès directe en tourne-à-droite vers l'autoroute A7 pour le trafic venant de Dommeldange (N11).
- Intégration d'une voie de bus « Echternach – Luxembourg ».

<u>Passage à gibier « Rengelbur »</u>

Les travaux sur le passage à gibier (longueur 150 m) ont démarrés en mois d'avril 2010. Les terrassements (200.000 m3) sont achevés. La réalisation des fondations est en cours. Il est prévu de terminer les travaux de bétonnage du double cadre vers le mois de septembre 2011. Fin du délai global : mars 2012

<u>Section courante entre tunnel Stafelter et tunnel Grouft au plateau du « Heeschdrëferbierg », y compris l'OA-1 (route vers Heisdorf).</u>

Les travaux ont été adjugés le 20 janvier 2010 et le contrat de construction a été conclu le 19 avril 2010. Les travaux ont démarrés le 13 septembre 2010. Une grande partie des travaux préparatoires sont achevés à ce jour (déviation réseaux divers, conduite d'eau de la RdN, ..) et le terrassement général sera réalisé à partir du mois de février 2011. Le chantier se terminera avant les congés d'été 2013

Divers

Equipements électromécaniques des tunnels Grouft et Stafelter.

- Poursuite des études relatives aux équipements techniques et de sécurité des deux tunnels.
- Il est prévu de regrouper en un seul dossier de soumission commun aux 2 tunnels les lots pour lesquels une harmonisation est possible et désirable, à savoir les lots « fibres optiques », courant faible, ventilateurs de jets, système d'extinction, radiotransmission et technique spéciale (« Tunnelleitsystem »).

Equipements CITA entre Lorentzweiler et Kirchberg :

- Finalisation des dossiers de soumission concernant les équipements CITA pour l'ensemble du tronçon Lorentzweiler-Kirchberg, y.c. les systèmes de détection d'incidents et fumée, de signalisation variable et de comptage dans les tunnels.
- Présentation et approbation du dossier de soumission relatif au redressement de la RN7 entre l'échangeur Lorentzweiler et le rond-point près de l'établissement « Jegen » à Lorentzweiler. Les travaux seront mis en adjudication par procédure ouverte, dès que la dernière acquisition de terrain près du rond-point « Jegen » est actée et réglée moyennant un compromis de vente.
- Présentation, approbation, mise en adjudication et conclusion du contrat d'exécution relatif à la mise en peinture du tunnel Grouft
- Présentation d'un dossier de soumission concernant une conduite de raccordement en eau potable et divers réseaux entre la section courante de la A7 au « Heeschdrëferbierg » et le réservoir situé dans la rue des sources à Heisdorf/Steinsel
- Présentation d'un marché négocié pour la réalisation des portiques architecturés au portail nord du tunnel Grouft.
- Coordination et discussions des mesures compensatoires de la Route du Nord avec les différents ministères et administrations concernés.

LIAISON MICHEVILLE

- Tunnel Micheville Central Gate Phase 4 en voie d'exécution
- Tunnel Micheville Central Gate Phase 5 en voie d'exécution
- Tunnel Micheville - construction de l'accès Sud secondaire – travaux en cours
- Tunnel Micheville Central Gate Phase 1 : décompte en cours
- Tunnel Micheville Central Gate Phase 2 : décompté
- Tunnel Micheville Central Gate Phase 3 : décompte en cours
- Tunnel Micheville Central Gate Phase 6 : présentation du dossier de soumission
- Traitement boues phase test : présentation du dossier de soumission

- Dépollution plateau Saint-Esprit : présentation convention Etat – Agora

Aménagement de la RN31 :

- Phase 1 : en cours d'exécution
- Phase 2 : présentation du dossier de soumission

Aménagement de la galerie technique RN31

- Phase 1 – décompte en cours
- Phase 2 – en cours d'exécution
- Travaux concernant les équipements techniques (câbles) : en voie d'exécution
- Travaux concernant les équipements techniques (attaches-câbles) :en voie d'exécution
- Travaux concernant les équipements techniques (charpente métallique) - élaboration du dossier de soumission

Rue des étangs (lot1A et lot1B)

- Lot 1A - parking Arcelor : en cours d'exécution
- Lot 1B - palplanches : en cours d'exécution

Divers

- Préparation dossier concernant équipements techniques Tunnel Central Gate, y compris équipements CITA
- Préparation projet 3ème loi de financement Liaison Micheville tronçon RN31-Raemerich – Voie Express
- Réunions de concertation transfrontalière Grand Duché Luxembourg / France concernant la réalisation de la liaison Micheville et de l'accès secondaire sud

II.2.4 AÉROPORT DE LUXEMBOURG

Revalorisation du site du Höhenhof au Findel.

- Réalisation des travaux d'extension du parking P7 à 40ml pour avions Cargo à l'aéroport
- Etudes – Extension tarmac entre P1 et P7
- Réalisation d'une campagne de forages de reconnaissances au Höhenhof
- Exécution et réception des travaux du remblai complémentaire « Zone sandwich » volume V1

Mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport.

- Etudes - APS - Construction d'un bassin de rétention pour les surfaces tarmac (Projet S2).
- Etudes - APS - Réhabilitation du réseau de canalisation existant (Projet S6 et A4).
- Etudes - APD - Construction d'un bassin de rétention sur la route de Trèves (Projet A1).
- Etudes - APS - Renforcement du réseau d'eau potable aux environs de l'aéroport.
- Etudes - APS - Renforcement du réseau d'eaux usées en aval de l'aéroport sur le tronçon Neihaischen-Schrassig (Projet S4).
- Etudes relatives à la construction de deux bassins de rétention pour la piste à l'aéroport de Luxembourg (Projet S5)

Entretien aéroport

- Organisation des travaux d'entretien ; Coordination des équipes ; Interventions d'urgence
- Traitements et déneigements de la piste, taxiways, parkings pendant la période hivernale
- Travaux de réfection en béton asphaltique sur la piste 06-24, taxiways et parkings
- Remplacement des caniveaux du parking P5 près du hangar Air-Rescue
- Réfection provisoire du parking P2/P3
- Construction et réception d'un abris pour l'administration de la Navigation Aérienne
- Réparation de différents caniveaux sur le parking P1
- Exécution des travaux des infrastructures souterraines – multitubulaire taxiway B2/B3 la piste et le taxiway India à l'aéroport
- Grenaillage de la piste à l'aéroport
- Réalisation d'un nouveau marquage horizontale de la piste et des taxiways à l'aéroport
- Réalisation des travaux pour la mise en conformité des voies de circulation pour avions B747-800
- Etude – réalisation de deux piézomètres dans l'enceinte aéroportuaire

Plan directeur de l'aéroport

- Etudes et planification des futurs projets à l'aéroport.
- Zone essais moteurs aéronefs
- Réfection du tarmac P2/P3 (sans dépollution des sols et y compris voie interne le long du P2/P3)
- Réfection (raclage/reprofilage) du tarmac P1 (2ème phase et y compris voie interne le long du P1)
- Réfection (raclage/reprofilage) du taxiway B4
- Elargissement de la voie de circulation de la voie d'accès des postes de stationnement du P1

- Réaménagement de la plate-forme d'attente au seuil 06 de la piste
- Renforcement/Renouvellement de la structure de la chaussée des aires de roulement (Taxiways et piste - en fonction des résultats de l'étude ACN/PCN)
- Renouvellement du câblage électrique existant pour le balisage lumineux
- Mise en place (câblage supplémentaire) d'un système de surveillance et de guidage du trafic A-SMGCS (Surface Movement Guidance and Control System) - Phase 1
- Plate-forme d'entrainement pour le service d'incendie (pompier)
- Désaffectation des chemins vers la piste
- Installation des feux d'axe taxiway D2
- Installation d'une barre d'arrêt taxiway G et B4
- Nouveaux locaux techniques (transformateur électrique)
- Réfection « Glide-Path » 06 et 24
- Réfection/renfort ponctuel terminal B
- Nouveau bâtiment technique « Centre de Calcul »
- Réfection/Renouvellement des caniveaux P5 (zone Air Rescue)
- Réfection/Renouvellement des caniveaux le long du chemin de la voie interne P1/P2
- Réalisation d'un marquage au sol du tarmac P2/P3
- Signalisation horizontale (Marquage au sol) et grenaillage piste et taxiways
- Travaux d'entretien courant
- Travaux d'entretien des installations électromécaniques des projets d'assainissement
- (eaux usées et eaux pluviales)
- Installation de nouveaux mâts (y compris travaux divers) pour le dispositif lumineux
- d'approche de la piste 06
- Mise en place de deux piézomètres
- Pose d'un multitubulaire dans la zone du centre d'émission
- Pose d'un multitubulaire dans la zone du radar
- Projets de la mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport
- Projets de la revalorisation du site du Höhenhof
- Nouveau dépôt carburant
- Démolition et assainissement des sols du dépôt carburant existant
- Nouveau bâtiment administratif de l'Administration de la Navigation Aérienne
- Aménagement de la voie interne
- Liaison directe de la zone P1/P7 avec la voie interne du côté SUD de la piste
- Aménagement d'un Héliport
- Réaménagement de l'ancienne tour de radar en tour de contrôle
- Aménagement de deux barres d'arrêt taxiway A et B1/B2
- Réaménagement du taxiway India

- Réalisation d'un marquage au sol du tarmac P8
- Travaux d'entretien Génie-Civil
- Pose d'un multitubulaire entre le nouveau et l'ancien centre d'émission (ANA)
- Mise en place de deux réservoirs pour le stockage des produits de déverglaçage, y compris construction d'un hangar technique

Pipeline

- Contrôle régulier du tracé de la pipeline.
- Etude – contrôle cathodique

II.2.5 OUVRAGES D'ART

- OA1001 Viaduc de Mamer A6: Réalisation des travaux concernant le reconditionnement et l'entretien des appareils d'appuis existant, pour le remplacement des joints de chaussées existants et pour le remplacement des conduites d'évacuation des eaux pluviales.
- OA1131 Viaduc de la Basse Syre A1: Etudes pour la réparation d'un joint de chaussée.
- OA1007 A6: Etude de réhabilitation- APS
- OA1036 A6: Etude de réhabilitation - APS
- OA1103 A4 : Réalisation des travaux de sécurisation et de réhabilitation.
- A1 : Réalisation des inspections et analyses des ouvrages d'art de l'autoroute de Trèves.
- OA 1230 A13 : Etude et préparation d'une procédure ouverte pour le remplacement des conduite d'eaux pluviales.
- A13 : Réalisation des inspections et analyses des ouvrages d'art de l'autoroute A13

II.2.6 DIVERS CHANTIERS

- Travaux d'aménagement de facilités pour les transports en commun sur la N2 à l'approche du rond-point Robert Schaffner
- N1 – Réalisation et réception du by-pass EBBC et d'un passage piétons au giratoire Findel

- Reconstruction du passage inférieur (OA 208 de l'autoroute A6) situé au PK 16,106 pour la mise a double voie de la ligne Pétange à Luxembourg (chantier à 50% part CFL et à 50% part Ponts et Chaussées)
- Mise en soumission du réaménagement de la pénétrante Lankelz à Esch/Alzette

Le tunnel Howald :

Au cours de l'année 2010 ont été effectués des travaux de rénovation et de sécurisation du tunnel Howald.

Les travaux électromécaniques consistaient en la mise place d'une ventilation longitudinale, d'un câble de détection d'incendie, de nouveaux câbles d'alimentation et de transmission, de capteurs pour la mesure du CO, de l'opacité et de la vitesse du vent, d'un balisage de fuite, d'une signalisation et de portes dans les niches de secours, d'un nouvel éclairage, d'un nouveau transformateur, d'une alimentation secourue, ainsi que d'un nouveau système de gestion permettant de piloter ces équipements et relié et intégré dans le système de supervision CITA.

Afin d'arrêter la corrosion des armatures, a été installée une protection cathodique qui consiste à appliquer à l'ouvrage un courant électrique destiné à contrer le courant produit au cours du processus de corrosion. Le courant est appliqué par un système d'anodes. Les armatures deviennent alors cathodiques et sont protégées contre la corrosion. Pour placer les anodes, il a fallu réaliser 13'000 forages pour les anodes, installer 320 sondes de surveillance, 4'000 m de câblage et 43 armoires de commande et de télésurveillance. Le tunnel a finalement reçu un nouveau revêtement antibruit aux portails et a été complètement repeint.

Sachant que ces travaux allaient avoir un grand impact au niveau du trafic, notamment à cause de la disponibilité d'un seul tube pour la circulation, des moyens importants ont été consacrés pour optimiser le déroulement du chantier. D'importants travaux préparatoires ont été nécessaires pour guider le trafic et pour informer les usagers. Outre une large campagne d'information et de sensibilisation, a été installé un système permettant de fournir pour les principaux itinéraires impactés, les temps de parcours en temps réel. Un site internet dédié a même été mise en service lequel a connu un très vif succès, notamment la version smartphone.

L'impact au niveau du trafic a été plus faible qu'escompté, et outre quelques petits accrochages, il n'y a pas eu d'accidents dans la zone de chantier. Pendant la durée du chantier, le trafic journalier dans le tunnel a diminué d'environ 20'000 véhicules, qui ont soit pris d'autres itinéraires, soit se sont reportés comme souhaité sur le transport en commun. Par ailleurs, les usagers ont dans l'ensemble bien adopté le système de la fermeture éclair au droit des passages de 2 vers 1 bande de circulation.

A noter que ce chantier exceptionnel a été réalisé dans les délais et budgets annoncés.

II.2.7 EQUIPEMENT, SIGNALISATION, SÉCURITÉ, PROTECTION PHONIQUE

Signalisation

- Exécution des schémas de signalisation lors des travaux de rééquipement dans le tunnel Howald en tenant compte des flux de trafic et des stratégies d'information des usagers.
- Mise en place de panneaux indiquant le système de fermeture éclair (late merge) à l'echangeur Waldhof
- Adaptations diverses de la signalisation

Sécurité dans les tunnels

- Réalisation des plans d'intervention des tunnels et des fiches réflexes associées en collaboration avec la DGT
- Mise au point d'un système directeur des consignes d'exploitation en collaboration avec la DGT

Protection phonique

- Sécurisation des protections phoniques sur l'autoroute A7, Tunnel Mersch
- Participation au comité de pilotage relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- Plan d'action de lutte contre le bruit : étude d'assainissement de problèmes existants A13 Frisange et A4 Leudelange

II.2.8 DIVERS ETUDES

- Etude de la phase 2 (Rue Wolwer – rue Emile Mark / CR174).
- Transformation et sécurisation de l'échangeur Differdange/Gadderscheier sur la collectrice du Sud A13.
- Etudes de l'élargissement de l'A3 entre la Croix de Gasperich et la Croix de Bettembourg (niveau APD).
- Etudes de trafic dans l'intérêt de l'élargissement de A3 et A6 à 2x3 voies -APD pour A3.
- N1 - Etude de l'avant-projet détaillé (APD) du réaménagement de la N1 à 2x2 voies entre le giratoire de l'aéroport et l'échangeur de Senningerberg.
- Participation dans le groupe de travail « Comité de contrôle de la faune à l'aéroport»

- Etude de circulation sur le boulevard de contournement entre Bridel et Cessange, pour valider les échangeurs Bridel, Strassen et Helfent.
- Finalisation de l'étude niveau APD réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange sur la Collectrice du Sud (A13) :. Modification de l'avant-projet sommaire pour intégrer un accès direct à la zone d'activité Scheleck
- Modification du projet du réaménagement de l'échangeur Pontpierre
- Poursuite des études de voirie dans le secteur « ban de Gasperich » notamment le réaménagement de la rue Raiffeisen, de l'échangeur de Hesperange et de la route de liaison entre le rond-point Gluck et la N4. – niveau APD et présentation d'un projet de loi
- Etudes relatifs à l'aménagement d'une nouvelle plate-forme pour l'aire de service SHELL à Pontpierre (Avant-projet détaillé)
- Participation au groupe de pilotage interministériel concernant la mise en place d'un système de contrôle-sanction (radars)
- Participation du groupe de travail « audits de sécurité »
- Participation dans le groupe de travail pour la réorganisation du GIS au sein de l'administration des Ponts et Chaussées.
- Etudes de faisabilité concernant le réaménagement de l'échangeur Schifflange sur l'autoroute A13
- Poursuite des études concernant l'accès vers la future maison d'arrêt Sanem
- Analyse de l'impact des projets tram et gares périphériques sur la circulation
- Etudes relatives au nouveau collecteur d'eaux usées en aval de l'aire de Wasserbillig aux abords de la station d'épuration CR141B
- Etudes relatives au nouveau collecteur d'eaux usées en aval de l'aire de Wasserbillig sur le tronçon carrefour N10 / CR141B
- Participation au groupe de travail « projet d'urbanisation à Wickrange »
- Parking intelligent sur les aires de service de Berchem.

II.2.9 AMENAGEMENT PAYSAGER ET PLANTATIONS SUR LE RESEAU AUTOROUTIER

Collaboration interdépartementale avec l'administration de la nature et des forêts en vue de l'élaboration du guide « Aménagement écologique et entretien extensif des espaces verts le long des routes » ayant comme objectif d'intégrer les principes et pratiques écologiques dans la construction et l'entretien des routes tout en assurant la circulation sécurisée

II.2.10 LA DIVISION DE L'EXPLOITATION DE LA GRANDE VOIRIE ET DE LA GESTION DU TRAFIC – DGT

La « division de l'exploitation de la grande voirie et la gestion du trafic » s'occupe, à côté des missions du projet CITA, de la signalisation et des équipements du réseau autoroutier, de la coordination des itinéraires en cas d'incident ou d'accident, des inspections annuelles des ouvrages d'art, de la réhabilitation des ouvrages d'art standard, de l'entretien constructif et de l'entretien normal du réseau autoroutier.

Ses missions comportent entre autres :

- la police la grande voirie,
- les interventions en cas d'accident
- la gestion du trafic
- la gestion des tunnels
- le centre d'information
- l'inspection et l'entretien courant des ouvrages d'art
- le renouvellement des couches de roulement
- l'entretien lourd de la grande voirie
- la viabilité de l'autoroute
- la signalisation horizontale te verticale
- la maintenance et el renouvellement des équipements électromécaniques et de sécurité
- la surveillance et l'entretien du réseau autoroutier avec ses équipements, viabilité estivales et hivernale
- l'éclairage public.

II.2.11 DIVERS CHANTIERS

Elaboration des dossiers de soumissions et suivi des marchés jusqu'à la réception définitive des travaux.

II.2.12 ÉQUIPEMENTS, SIGNALISATION, SÉCURITÉ, PROTECTION PHONIQUE

Durant le courant de l'année 2010, les modifications et adaptions suivantes ont été apportées au réseau autoroutier :

<u>Signalisation</u>

- Signalisation des sorties de secours dans les tunnels ;
- Mise en place d'une signalisation de direction obligatoire pour le transit des poids lourds sur l'autoroute A3 ayant comme destination les différentes zones industrielles aux alentours de la Croix de Bettembourg et le terminal ferroviaire ;
- Complément de la signalisation additionnelle aux approches des aires de service indiquant les distances jusqu'aux prochaines aires de service situées à l'étranger ;
- Conception des schémas de signalisation lors des travaux de rééquipement dans le tunnel Howald en tenant compte des flux de trafic et des stratégies d'information des usagers ;
- Adaptations diverses de la signalisation

<u>Sécurité dans les tunnels</u>

- Organisation et exécution d'un exercice grandeur nature dans le tunnel Mondorf ;
- Réalisation des plans d'intervention des tunnels et des fiches réflexes associées ;
- Etude de faisabilité pour l'aménagement d'issues de secours dans le tunnel Saint-Esprit
- Rééquipement du tunnel Howald ;
- Mise au point d'un système directeur des consignes d'exploitation ;
- Développement d'un système de formation assisté par ordinateur ;
- Projet pour la mise à niveau des systèmes de supervision du tunnel Markusberg.

<u>Protection phonique</u>

- Sécurisation des protections phoniques sur l'autoroute A7, Tunnel Mersch ;

- Participation au comité de pilotage relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement – présentation des cartes de bruit et d'un plan d'action.

Postes d'appel d'urgence (PAU)

- Poursuite de la mise en service d'un réseau de bornes d'appel d''urgence sur les autoroutes A4 et A13 (liaison avec la Sarre).

II.2.13 ENTRETIEN

- Durant le courant de l'année 2010, le service de l'entretien des autoroutes a réalisés les travaux suivants :
- Réfection de la couche de roulement sur l'autoroute (A3) entre Kayl-Burange, Burange-Kayl et Schifflange-Foetz;
- Réfection de la couche de roulement sur l'autoroute (A6) entre la frontière belge et l'échangeur Steinfort;
- Réfection de la couche de roulement sur l'autoroute (A1) entre l'échangeur Senningerberg et l'échangeur Hamm.
- Réfection de la couche de roulement sur l'entrée de Hollerich (B4) entre le boulevard Dupont et rond-point Merl.
- Inspection de l'état du revêtement en asphalte hydrocarboné, détection/réfection des fissures longitudinales et transversales ;
- Inspection du marquage horizontal et vertical sur les autoroutes et réfection de divers marquages routiers ;
- Travaux de réparation et d'entretien sur différents ouvrages d'art (perrés, bordures, siphons, trottoirs, joints, trappes de visite, corniches et garde-corps) ;
- Réfections des cunettes, des trappes de regard, trappes de canalisation ;
- Inspection et nettoyage du système d'évacuation des eaux notamment des canalisations enterrées ;
- Réalisation de petits travaux d'entretien sur les équipements et système de drainage superficiel (travaux de maçonnerie) ;
- Réparation des fondations de panneaux de signalisation ;
- Pré-visites et inspections des ouvrages d'art avec contrôle régulier des joints de chaussées, appuis, garde-corps, surfaces vues particulièrement exposées aux intempéries et aux fondants chimiques, avec réparation de petits dégâts ;
- Entretien et nettoyage des déshuileurs ;
- Inspections et entretiens réguliers d'équipements divers du réseau autoroutier ;
- (Postes d'appel d'urgence, déshuileurs, panneaux de signalisation, canalisations, stations météo, etc.) ;
- Enlèvement des déchets et détritus le long du réseau et sur les aires de repos, y compris vidange des poubelles ;

- Fauchage (2 à 3 coupes par an sur tout le réseau autoroutier) ;
- Nettoyage et entretien des chaussées, tunnels, balises, glissières de sécurité, panneaux de signalisation ;
- Entretien des plantations le long du réseau et sur les aires de repos ;
- Entretien et nettoyage du réseau des câbles souterrains ;
- Nettoyage mécanique des balises et glissières de sécurité ;
- Protection des chantiers mobiles avec des remorques de signalisation ;
- Pose de clôtures le long de l'autoroute ;
- Stabilisation de glissements talus ;
- Détection des dégâts et curage des divers ouvrages hydrauliques ;
- Organisation des interventions de réparation, comme colmatage des fissures, protection des faces vues du béton, protection antisel béton vu ;
- Remise en peinture des garde-corps ;
- Surveillance et organisation des travaux de réparation à effectuer par des firmes spécialisées ;
- Entretien et réfection des gaines, candélabres, chambres de tirage ;
- Pose d'atténuateurs de choc ;
- Nettoyage de ruisseau (passage en dessous de l'autoroute) ;
- Construction de refuge ;
- Nettoyage des chaussées camion-balayeuse et Unimog équipés d'une brosse ;
- Redressement des accotements pour l'évacuation d'eau ;
- Réfections de tapis suite à des accidents ;
- Enlèvement d'anciennes fondations de panneaux de signalisation.
- Nettoyage et curage des bassins de rétention
- Entretien des aires de jeux
- Remise en peinture des portiques de signalisation
- Enlèvement de graffitis sur les ouvrages d'art

II.2.14 ACTIVITES DU CONTRÔLE ET INFORMATION DU TRAFIC SUR LES AUTOROUTES - CITA

Gestion du projet CITA

Au cours de l'année 2010 un grand nombre de projets du CITA qui ont été amorcés ou finalisés.

Parmi les projets qui ont été démarrés on peut citer la préparation des modifications du logiciel de Trafic-Expert avec la création de nouvelles FMC, l'étude pour la refonte des serveurs informatiques d'après un cahier des charges adapté aux besoins de la DGT, ainsi que la préparation du dossier de soumission pour le renouvellement du mur écran où au cours de l'année deux autres cubes se sont éteints. Un autre projet, d'une très grande importance, qui a été entamé est celui de l'élaboration d'une stratégie de gestion du système informatique du CITA avec la refonte des serveurs et la création d'un disaster recovery center (DRC). Au cours de l'année un prototype du système de vues techniques a été développé afin d'améliorer l'exploitation des tunnels.

Suite à un audit des possibilités d'améliorations ont été recherchées en matière d'organisation et de communication, ceci avec les ressources disponibles. En juillet un workshop de formation au système CITA avait été organisé pour familiariser les nouveaux responsables de la DGT avec ce système.

Concernant les trois tunnels en construction, à savoir Micheville, Grouft et Stafelter, les cahiers des charges « équipements CITA » ont pu être finalisés au cours de l'année.

Exploitation

Du point de vue exploitation on peut citer le passage des Postes opérateurs en postes opérateurs en postes 4 écrans avec suppression du tablet pc avec mise en place du nouveau logiciel de vidéo surveillance. Une grande étape dans l'exploitation du CITA était la mise en service du nouveau réseau de transmission de données « Backbone » Gigabit qui a pu être réalisée après trois mois de migration sans perte d'exploitation.

Afin de mieux définir les tâches et responsabilités des opérateurs et du responsable d'exploitation, le manuel de l'opérateur a été mis en application et un manuel du responsable d'exploitation a été élaboré et également mis en application.

Un plan de formation a été établi pour les stagiaires avec y inclus une partie « formation continue ». En ce qui concerne la formation des opérateurs en général, le système de formation des opérateurs par simulateur (SIFO) a été mis en route.

Ensemble avec la DIG un nouveau logiciel pour la gestion des chantiers a été développé et mis en place. Le workflow pour l'autorisation des chantiers a été modifié parallèlement avec le lancement de la nouvelle application.

A côté de cette application un nouveau système Météo SMET2 pour la gestion et la lecture des résultats de différentes stations météorologiques sur le réseau a été mise en place.

On a assuré la gestion technique au niveau de Trafic-Expert de la mise en place et du retour à la normale du chantier du tunnel Howald, qui a non seulement impacté la circulation sur notre réseau routier mais également notre système.

Concernant les tunnels en général les événements notables en tunnel (pannes techniques) ont été gérés et analysés dans le but de consolider la cohérence du système d'information et de gestion.

Afin de mieux gérer les données techniques entre les différents systèmes informatiques, la collaboration avec le SEM a été optimisée.

Maintenance

La maintenance est un élément indispensable dans le projet CITA qui nous évite un grand nombre de pannes et assure une intervention rapide et efficace en cas d'incident technique.

II.2.15 ACTIVITES DU CENTRE D'INTERVENTION ET D'ENTRETIEN DES AUTOROUTES A BERTRANGE - CIEA (REGROUPEES PAR SECTEUR D'ACTIVITE)

Bureau

- Organisation des travaux d'entretien et coordination des équipes sur le terrain ;
- Organisation et surveillance des chantiers ;
- Elaboration des dossiers de soumission pour les travaux et fournitures ;
- Demandes d'offres pour l'acquisition du petit matériel ;
- Gestion et suivi du courrier de 1000 procès-verbaux avec les enquêtes sur le site, porter plainte contre inconnu, le devis de travaux, contrôle des chantiers, la gestion du courrier, l'organisation, l'intervention sur les lieux et la surveillance des travaux de réparation ;
- Gestion et suivi des demandes de dédommagement ;
- Gestion du personnel (heures supplémentaires, congés, congés de maladie ;
- Gestion des transports exceptionnels (études de faisabilité, permissions) ;
- Gestion des contrats de maintenance des équipements du réseau autoroutier (stations Météo, bornes d'appel d'urgence, stations de pompage) ;
- Elaboration et mise à jour des plans des équipements du réseau autoroutier ;
- Inspections régulières du réseau autoroutier.

Parc Matériel

- Gestion du parc des véhicules et des engins (assurances, contrôle technique, vidange ;
- Gestion des articles en stock (environ 1500 articles) ;
- Réception des fournitures ;
- Distribution des articles ;
- Achat des panneaux, poteaux embases, film réflecteur, matériel de signalisation

- Liste des articles à commander ;
- Nettoyage des dépôts ;
- Gestion de la station d'essence ;
- Triage des ordures (Superdreckskescht).

Equipement

- Mise en place et entretien de la signalisation routière sur le réseau autoroutier ;
- Mise en place et entretien des signalisations de chantiers, (en moyenne 10 chantiers en parallèle), y compris tous les travaux de raccordements électriques ;
- Inspection régulière de la signalisation verticale du réseau autoroutier et entretien des panneaux ;
- Gestion du stock de panneaux de signalisation (poteaux, fixations)

Permanence

Pendant toute l'année une permanence 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 a été assurée par un ou deux opérateurs et un cantonnier au Centre de Bertrange afin de pouvoir en cas d'incident (accident, panne, …) intervenir le plus rapidement possible sur le réseau autoroutier. Ce service a été largement utilisé par les forces de l'ordre en cas de déviations sur le réseau.

La permanence a pour mission:

- la surveillance du réseau,
- la gestion des interventions,
- le balisage des accidents,
- la régulation du trafic et l'information des usagers, et
- la coordination des interventions de salage.

Service hivernal

En 2010 les équipes des Centres d'Intervention et d'Entretien des Autoroutes à Bertrange, Mersch et Potaschbierg sont intervenues à 66 reprises pour assurer le salage du réseau autoroutier, soit un total d'environ 2.500 heures prestées par les 16 équipes (9 à Bertrange, 3 au Potaschberg, 2 à Mersch et 2 privés) engagés en moyenne au service hivernal. Une intervention = ± 1.300 km avec les 16 équipes. Total de la saison hivernal parcouru ± 85.800 km.

Interventions d'urgence

Pour l'année 2010 le total des :

interventions d'urgence se chiffrait à 2055 interventions.

Ce qui équivaut à ± 5,6 interventions par jour et une augmentation de 40 % d'interventions en comparaison avec l'année 2009.

Interventions planifiées

Les interventions pour l'année 2010 ont été les suivantes :

- environ 375 interventions pour réaliser des déviations environ 840 interventions pour signaler des chantiers

soit un total d'environ **1.215** interventions programmées

Ce qui équivaut à augmentation de 10.5 % d'interventions en comparaison avec l'année 2009.

II.2.16 ACTIVITÉS DU SERVICE ÉLECTRO-MÉCANIQUE

1.) Etat actuel de l'eclairage sur la voirie de l'etat

En 2010 le Service Électro-Mécanique a **installé 1 265 foyers** (nouvelles installations, renouvellement de candélabres et luminaires vétustes, candélabres endommagés par suite d'accidents, installations dans l'intérêt du Fonds des Routes et dans l'intérêt du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg).

Le nombre total des foyers lumineux installés sur la voirie de l'État au 31 décembre 2010 est **de 61 279 foyers**, dont 19 764 foyers (32 %) sur les autoroutes et 41 515 foyers (68 %) sur les routes nationales et les chemins repris.

La **puissance totale installée** sur la voirie de l'État est de **7 960 kW**, dont 3 047 kW sur les autoroutes et 4 913 kW sur les routes nationales et les chemins repris.

La répartition des foyers lumineux et de la puissance installée sur le réseau autoroutier, les routes nationales et les chemins repris s'établit de la manière suivante :

	Foyers	**kW**
Routes Nationales et Chemins Repris	41 515	4 913
Autoroutes	11 836	1 616
Tunnels (autoroutes)	6 785	1 324
Signalisation (autoroutes)	1 143	107
Total:	**61 279**	**7 960**

2.) installations et renouvellement de l'éclairage en 2010

Installation de nouveaux équipements

Le nombre total de candélabres installés sur la voirie de l'État (chemins repris et nationales) est de 512 candélabres pour l'année 2010, dont 270 candélabres du type décoratif.

La répartition des candélabres selon secteur est de :

Luxembourg-Ville	Installation de 54 candélabres du type conventionnel
Secteur Sud	Installation de 105 candélabres du type conventionnel
	Installation de 18 candélabres du type non conventionnel
Secteur Nord	Installation de 16 candélabres du type conventionnel
	Installation de 156 candélabres du type non conventionnel
Secteur Est	Installation de 67 candélabres du type conventionnel
	Installation de 96 candélabres du type non conventionnel
	Illumination de l'Esplanade de Schengen

Renouvellement des installations d'éclairage vétustes

En 2010 le Service Électro-Mécanique a procédé au renouvellement de 167 candélabres, au remplacement de 5 armoires de distribution, de 272 luminaires et la remise en peinture de 122 candélabres dans diverses localités du pays.

Le Service Électro-Mécanique a débuté en 2003 un programme sur le territoire de la Ville de Luxembourg, visant de remplacer les luminaires à faible rendement.

Les nouveaux luminaires sont équipés d'un filtre afin de ne pas perturber la télégestion de la Ville de Luxembourg.

3.) programme d'economie et de rationalisation

La part de l'État dans les frais de consommation en énergie électrique des 61 279 foyers lumineux pour l'année 2010 dépasse les 3,5 mio. euro contre 3,4 mio. euro en 2009.

Déclenchement partiel de l'éclairage public

La mesure de déclencher un tiers des foyers à 20 h et un tiers supplémentaire à 22 h, décidée en 1982, n'est presque plus utilisée à l'intérieur des agglomérations. En effet, pour les responsables locaux, l'aspect "sécurité" est primordial.

De façon générale, le déclenchement partiel n'est en service que sur une partie des autoroutes.

Un système d'enclenchement centralisé des installations d'éclairage public a été mis en service aux sites de Creos à Heisdorf, Wiltz et Schifflange.

Ce système permet un enclenchement quasi instantané de tout l'éclairage public du Grand-Duché de Luxembourg. Les communes intéressées pourront ainsi profiter du même signal pour l'enclenchement de leurs propres réseaux, pour autant qu'elles ne sont pas déjà raccordées au réseau de l'État.

Choix sélectif du type de foyer lumineux

La puissance installée par foyer lumineux sur la voirie de l'État est actuellement de 130 W. Le choix judicieux de l'intensité d'éclairement en fonction de la voirie à éclairer permet de réaliser un éclairage public respectant les mesures de réduction de la consommation d'énergie électrique.

Les anciennes installations d'éclairage public sont renouvelées successivement en vue d'améliorer le rendement lumineux.

4.) entretien des installations d'éclairage sur la voirie de l'etat

En 2010 les équipes des Centres d'Éclairage Public de Bertrange, Rosport et de Wiltz assuraient l'entretien de l'éclairage public dans 83 communes. L'entretien dans 33 communes, sur les autoroutes (contrats de maintenance), des équipements électromécaniques et de l'éclairage des tunnels sur les autoroutes a été confié à des entreprises privées qui travaillaient sous les ordres du Service Électro-Mécanique.

De plus les Centres d'Éclairage assurent les missions suivantes :

- Surveillance des installations, notamment en relation avec les projets du Fonds des routes (CITA), Fonds du Kirchberg et des projets propres au Service Electro-Mécanique ;
- surveillance des installations électromécanique (postes moyenne tension, tunnels etc.),
- levées des réseaux d'éclairage existants et traitements des données sur support informatique,
- repérage des réseaux souterrains à la demande de tiers,
- interventions en cas de panne ou d'accident,
- installation de luminaires avec lampes du type sodium haute pression à l'intérieur des localités et de luminaires du type sodium basse pression à l'extérieur des localités,
- localisation des défauts câbles sur le réseau des installations d'éclairage public,
- contrôle et vérification des modifications aux installations d'éclairage public,
- mise à jour des relevés d'installations en vue du remboursement aux administrations communales.

5.) activités dans le domaine de l'électromécanique

En dehors des installations d'éclairage énumérées ci-dessus, le Service Électro-Mécanique s'occupe également des problèmes touchant aux équipements électromécaniques (groupes électrogènes, pompes, ventilation et autres équipements) et prête de l'assistance technique à d'autres administrations publiques pour des problèmes relatifs aux installations d'éclairage.

Travaux neufs

Tronçons à ciel ouvert

AUTOROUTE LUXEMBOURG – THIONVILLE A3

- Travaux portant sur le déshuileur de l'aire de service de Berchem.

AUTOROUTE LUXEMBOURG – ESCH-SUR-ALZETTE A4

- Réception d'un organisme agréé pour l'installation des barrières de sécurité à Foetz.
- Déplacement de l'armoire des pompes des eaux pluviales à la piste cyclable Foetz, Mondercange.
- Adaptation des armoires de pompes de la nappe phréatique.
- Mise en place d'une isolation et d'une ventilation dans le local technique pompes.
- Mise en place d'un éclairage dit, Ex, dans la cuve des pompes de la nappe phréatique.

AUTOROUTE DE LA SARRE A13

- Renouvellement de l'éclairage et des caillebottis aux stations de pompage Bascharage et Pétange.
- Travaux d'installation pour un accès à la station de pompage Pétange.

Postes de transformation et alimentation moyenne tension

AUTOROUTE LUXEMBOURG – TRÈVES A1

- Mise en service de la partie basse tension du poste de transformation à l'aire de stationnement de Wasserbillig et mise sur le réseau du poste moyenne tension.
- Construction d'un accès au poste moyenne tension Mensdorf.

AUTOROUTE LUXEMBOURG – ESCH-SUR-ALZETTE A4

- Remplacement de l'automate du poste moyenne tension Foetz.
- Révision du câblage des postes moyenne tension Pontpierre et Lallange.
- Mise sur le réseau du CITA du poste moyenne tension Leudelange - Nord.
- Proposition d'un marché pour l'installation d'un poste de transformation 20kV/400V pour l'accès secondaire Esch - Belval.

AUTOROUTE LUXEMBOURG – THIONVILLE A3

- Révision du câblage du poste moyenne tension Gasperich.
- Mise en place d'une clôture et d'une porte d'accès au poste moyenne tension à l'aire de service de Berchem.

AUTOROUTE LUXEMBOURG – ARLON A6

- Révision du câblage du poste moyenne tension Strassen.
- Début des travaux de renouvellement du poste de transformation Capellen dans l'échangeur.
- Mise en place d'une clôture pour le poste de transformation et d'une porte d'accès à l'aire de service de Capellen.
- Renouvellement des portes d'accès des locaux techniques de l'aire de service.

AUTOROUTE DU NORD A7

- Modification du chauffage des armoires de distribution CITA, avec essai au poste moyenne tension à Reckange.

AUTOROUTE DE LA SARRE A13

- Révision du câblage des postes moyenne tension Rodange, Aessen, Lamadelaine, Kayl, Schifflange et Ehlerange.

<u>Tunnels</u>

AUTOROUTE LUXEMBOURG – TRÈVES A1

- Tunnel Howald :
- Renouvellement des installations électriques : montage de 16 ventilateurs, de 384 luminaires, des portes de secours et des luminaires de guidage.
- Construction d'un nouveau local technique et installation des parties basse et moyenne tension et d'un onduleur.
- Renouvellement des équipements de sécurité et installation du balisage de fuite.
- Signalisation et fermeture des niches de secours.
- Pose de câble de détection d'incendie et de capteurs pour la mesure du CO, de l'opacité et de la vitesse du vent.
- Intégration des équipements dans la supervision CITA.
- Tunnel Cents :
- Remplacement du câblage de la sonde de luminosité.
- Installation d'une ventilation adéquate et remplacement des portes d'accès dans les locaux techniques.

AUTOROUTE LUXEMBOURG – ESCH-SUR-ALZETTE A4

- Elaboration d'un concept d'éclairage pour l'approche du tunnel Micheville.

AUTOROUTE DU NORD A7

Tunnel Schieren :

- Adaptation du câblage.

Tunnel Grouft :

- Installation et mise en service partielle de 2 postes de transformation 20kV/400V.
- Mise en adjudication des lots 6B, /B et 4 des équipements électromécaniques.
- Présentation des dossiers pour les lots 2 et 6A.

Passage à gibier Roost :

- Remplacement du câblage de la sonde de luminosité.

AUTOROUTE DE LA SARRE A13

Tunnel Biff :

- Pose de fibres optiques entre le local pompes et le local technique du tunnel pour la remontée des alarmes « Contrôle d'accès ».

Tunnel Mondorf :

- Liaison fibre optique entre les locaux techniques P-S et S-P.
- Mise en service d'un poste de transformation 20/5kV pour la sécurisation de l'alimentation du tunnel.

Tunnel Aessen :

- Renouvellement des portes d'accès au local technique et mise en place d'un escalier sécurisé.

Tunnel Ehlerange :

- Etude de la mise en place d'une colonne sèche.

Tunnel Markusberg :

- Remise en état des palans et des chemins de câbles.

<u>Tunnels en dehors du réseau autoroutier</u>

Tunnel de la Pénétrante Sud :

- Pose de câble maintien en fonction pour les équipements de l'éclairage de traversée.
- Modification de l'éclairage de balisage et des niches SOS.
- Mise en place d'un éclairage de guidage devant le local technique et d'une porte d'accès de sécurité.

Tunnel du Saint Esprit :

- Travaux de remplacement des parties basse et moyenne tension et installation d'une ventilation dans les locaux techniques.
- Consignation et contrôle des transformateurs.
-

<u>CITA</u>

- Remplacement des PC de visualisation et de téléguidage des équipements éclairage dans les tunnels Ehlerange, Aessen, Cents, Howald, Pénétrante Sud, Mersch, Gousselerberg, Roost et Colmar.

- Remplacement des UPS dans les locaux techniques CITA, Cessange, Bettembourg, Gasperich et Foetz.
- Renouvellement de la distribution du CITA au niveau Aessen.

Entretien

- Maintenance des équipements électromécaniques des tunnels.
- Révision des installations, groupes électrogènes et onduleurs selon besoins du DSD 17, CITA.
- Maintenance de l'installation de pompage au passage à niveau à Biwer.
- Maintenance de l'installation au passage à niveau à Bascharage.
- Travaux de nettoyage et de contrôle des postes moyennes tension.
- Extension du système d'avertissement par SMS et serveur pour les manipulations des disjoncteurs dans le cadre de la maintenance des postes moyenne tension.
- Adaptation des installations aux prescriptions TAB et RABT.
- Installation de prises, réseau externe, pour les locaux techniques CITA à Cessange et Bettembourg.

Fonds d'Aménagement et d'Urbanisation du Plateau du Kirchberg

- Rue du Fort Thüngen 6 candélabres
- Milliounewee / Mudam 5 candélabres
- Préparation et installation d'un éclairage provisoire sur le chantier de la Porte de l'Europe.
- Entretien des installations électromécaniques.
- Mise en lumière des espaces publics du Quartier Gruenewald.

6.) installations d'eclairage non conventionnel

Les projets d'éclairage non conventionnel n'ont cessé d'augmenter en nombre. Afin d'avoir une meilleure ligne de conduite pour la réalisation de ces projets, une directive ministérielle du 27 septembre 1985 a été complétée par une instruction ministérielle du 11 mars 1999, qui détermine la participation financière des communes lors de la réalisation des projets d'éclairage non conventionnel.

7.) réparation des intallations d'éclairage endommagées par suite d'accidents de la circulation ou par des tiers

Le Centre d'Éclairage de Rosport est chargé de ces travaux, avec le concours d'une entreprise spécialisée du secteur privé, engagée par voie de soumission publique.

En 2010, 306 interventions ont eu lieu, contre 301 en 2009, 335 en 2008 et 317 en 2007.

Les coûts de réparation des 306 interventions survenues en 2010 s'élevaient à environ 460.000 euro dont, 111.000 euro pour supporter les frais d'accidents avec délit de fuite et dégâts de tempête.

Par ailleurs, le Service Électro-Mécanique a donné une suite favorable à 15 interventions (20 en 2009) de déplacement, de raccordement et de défauts.

II.3 L'administration des Ponts et Chaussées

II.3.1 DIVISION DES SERVICES RÉGIONAUX

1.) Division des Services Régionaux Luxembourg

La Division des Services Régionaux de la Voirie - Luxembourg, compétente pour l'entretien, la mise en état et la construction de la voirie normale, c'est à dire pour les routes nationales (RN), les chemins repris (CR) et pour les pistes cyclables nationales sur le territoire des sept services régionaux de Luxembourg, Capellen, Esch/Alzette, Bettembourg, Grevenmacher, Mersch et de Remich a élaboré et exécuté les projets routiers, suivant un programme établi en étroite collaboration avec les instances communales territorialement concernées et en respectant les contraintes budgétaires, programme approuvé par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Ainsi pas moins de 17 chantiers routiers de redressement, respectivement de réaménagement de la voirie de l'Etat et des projets relatifs à la reconstruction de différents ouvrages d'art ont été achevés au courant de l'année 2010.

Il s'agit sur les routes nationales, de l'achèvement du dernier maillon du réaménagement de la RN 10 à l'entrée de Wasserbillig en direction de Moersdorf, avec en parallèle la construction de la piste cyclable des trois rivières PC3, du réaménagement de l'esplanade de Schengen entre la Moselle et la RN 10, de l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur la RN 11 dans la traversée de Junglinster, et d'un couloir pour autobus sur le boulevard Werner au plateau du Kirchberg.

Du point de vue des ouvrages d'art il y a lieu de citer l'achèvement du chantier de reconstruction de l'OA 605 à Clemency, l'autoripage d'un nouvel ouvrage d'art sous les voies CFL en vue de la suppression du passage à niveau à Dippach-Gare, la mise en place d'un nouveau pont par autoripage sous les voies CFL sur le CR 157 entre Alzingen et Roeser, ainsi que la réhabilitation complète de l'ouvrage d'art No. 627, appelé « Trois Ponts » entre Hobscheid et Eischen.

Sur les chemins repris le réaménagement du CR 146 près du centre scolaire et sportif à Dreiborn a été mis en service en 2010. Dans la traversée de Schengen le CR 152 a été complètement renové, le deuxième tronçon du CR 188 entre Schuttrange et Canach a été achevé, de même que le CR 106, rue de Limpach à Mondercange, le CR 306 dans la traversée de Pettingen et le CR 306, rue Principale à Nommern. A Luxembourg-Bonnevoie le CR 226, rue Pierre Krier a également été complètement réaménagé.

Sur le réseau des pistes cyclables on peut citer l'achèvement du chantier de l'élargissement de la PC 3 entre Schwebsange et Bech Klein-Macher et de la mise en service d'un nouveau tronçon de la PC 3 le long de l'écluse à Stadtbredimus.

Parmi les chantiers entamés ou mis en soumission par procédure ouverte au courant de l'année 2010 on peut citer l'aménagement de l'accès vers la nouvelle Ecole Européenne à Bertrange-Mamer moyennant la construction d'un passage en souterrain sous le giratoire existant au Tossebierg, le démarrage du chantier de l'aménagement d'un nouveau carrefour à l'embouchure de la RN 34 dans la route de Longwy N 5 à Helfenterbrück, la construction d'un giratoire sur le contournement de Junglinster afin de permettre l'accès vers le futur Lycée et l'ouverture du chantier de la construction de la voirie avec tranchée couverte du côté de Gonderange sur le tracé du contournement de Junglinster. Ont également été mis en adjudication les travaux d'aménagement d'un couloir bus et de réaménagement de la RN 6 à la sortie de Capellen, l'aménagement d'un carrefour giratoire entre la N7 et la A 7 au Mierscherbierg, l'aménagement d'une gare routière près de la N 33 au centre de Kayl et la construction de trottoirs et réfection de la RN 3 à la sortie d'Alzingen. Les chantiers relatifs au redressement de la N1A rue Tour Jacob à Clausen et de réaménagement de la N 2 dans la traversée de Sandweiler commencés en 2009 seront achevés en 2011.

Pour les chemins repris les chantiers suivants ont débuté, respectivement été adjugés en 2010 : le relogement du CR 102 entre Mamer et Capellen, le réaménagement des CR 112 et 112a à Greisch, le redressement du CR 115 entre les localités de Cruchten et Roost, le redressement du CR 120 appelé Impasse Angelsberg-Beringerbierg, le réaménagement des CR 122 et 129 dans la traversée de Rodenbourg, le redressement du CR 124 entre Asselscheuer et Eisenborn, du CR 137 entre Manternach et Münschecker, du CR 145 entre Canach et Beyren, la mise en état du CR 146 Primerbierg entre la RN 10 à Stadtbredimus et la localité de Greiveldange, le réaménagement du CR 148 à Welfrange en direction de Dalheim, l'élargissement du CR 161 entre la RN 13 et la A 13 à Bettembourg/Dudelange, le redressement du CR 166 rue de Schifflange à Kayl, du CR 175 avenue de la Gare à Pétange, du CR 178 permettant la suppression du passage à

niveau PN 7 à Leudelange, du CR 178 route de Luxembourg à Roedgen et du CR 189 dans la traversée de Goeblange.

Sont également en cours la construction la piste cyclable PC 5 de l'Ernz Blanche entre Soup et Koedange et les travaux de finition de la PC 15 entre Pettingen et Mersch.

Parallèlement à l'exécution des travaux relevés ci-avant, les services de la DSR-L ont entamé ou continué l'étude de projets routiers et d'ouvrages d'art, dont une partie ont été présentés, soit pour approbation de l'avant-projet, soit pour approbation du projet sous forme de dossier d'exécution. Une partie des projets a déjà été mise en adjudication en 2010 et les chantiers devraient commencer en 2011.

Pour les routes nationales il s'agit en particulier des projets routiers suivants : Aménagement d'un couloir pour bus sur la RN 3 entre Alzingen et Schlammesté près du « Millénaire », aménagement d'un carrefour giratoire sur la RN 4/N4c/CR170/CR 106 à Esch-Lallange, construction d'un passage supérieur de type Fly-Over sur la N6 au Tossebierg à Bertrange/Mamer pour la desserte de l'Ecole Européenne, construction de la première phase du boulevard de Merl entre la route d'Arlon, la rue Val Ste. Croix et le giratoire près de la ZA Bourmicht, construction d'un pont haubanné sur les voies CFL et l'Alzette au centre de Mersch, réaménagement de la RN 7 entre la place Dargent et Beggen, aménagement d'un couloir bus dans la traversée de Bofferdange, réaménagement de la N 10 dans la traversée de Machtum et dans la traversée de Grevenmacher, réaménagement de la RN 10 et de l'esplanade de Remich, réaménagement du carrefour RN 12/CR 181 à Bridel, construction de la voirie en vue de la suppression du passage à niveau PN 5 à Dippach-Gare, réaménagement du carrefour RN 14/CR 134 à Wecker, renforcement de la RN 14 entre Boudlerbaach et Geisert, réaménagement de la RN 16, avenue François Clement à Mondorf-les-Bains, aménagement d'un giratoire N16/CR 162 à Ellange-Gare, réaménagement de la RN 31, route d'Esch à Belvaux et de la RN 31 entrée en ville de Differdange et de la reconstruction du pont OA 257 sur les CFL à Kayl.

Sur les chemins repris de la DSRL on peut citer sous réserve de toutes les autorisations requises les projets suivants : redressement du CR 101 entre Clemency et la frontière Belge, du CR 102 avenue G.D. Charlotte à Mersch, du CR 103 entre Holzem et Dippach, du CR 103 entre Bettange/Mess et Sprinkange, du CR 104a à Kehlen, du CR 105 rue d'Eischen à Hobscheid, reconstruction de l'OA 641 sur l'Eisch à Hobscheid, redressement du CR 106 à Kleinbettingen-centre, du CR 110 entre Grass et Clemency, du CR 129, rue de Godbrange à Junglinster, redressement du CR 129 entre Godbrange et Heffingen et entre Junglinster et Godbrange, de la rue de Junglinster à Bourglinster, redressement du CR 132 entre Crauthem et Bettembourg, réaménagement des CR 133 et 134 dans la traversée de Wecker, redressement du CR 134 entre Olingen et Betzdorf, du CR 139 entre Manternach et Berbourg, du CR 148 dans la traversée de Waldbredimus, réaménagement du CR 152 au centre de Bech Kleinmacher, du CR 162 à Elvange, du CR 175 rue Gansen à Niederkorn, réaménagement de la rue Philippart à Rodange, aménagement d'un accès vers le site de la Zone d'Activités Luxite à Kockelscheuer, redressement du CR 188 entre Schuttrange et Canach, lot3, réaménagement du CR 218

rue Vauban à Pfaffenthal, et réaménagement du CR 234b entre Sandweiler et les zones d'activités à Contern.

Dans le cadre du relogement des grands axes à trafic intense en dehors des agglomérations les travaux de deux premiers lots du contournement de Junglinster sont en cours tandis que les études des travaux restants ont été poussées à un stade permettant une mise en chantier fin 2011. Il s'agit notamment de la construction du viaduc d'une longueur de 450 mètres passant sur le chemin vers Rodenbourg et de la nouvelle voirie du contournement en direction d'Echternach. Comme une procédure d'expropriation a été cloturée fin 2010, les dossiers de soumission de ces deux lots seront présentés de sorte que les travaux puissent commencer fin 2011.

Il en est de même du projet d'aménagement des accès vers la deuxième Ecole Européenne au Tossenberg à Bertrange/Mamer qui devront être opérationnels pour la mise en service du complexe scolaire en été 2013. Une première phase des travaux concernant l'aménagement d'un accès direct à partir du giratoire Josy Barthel et la construction d'un giratoire a été achevée en 2009. Les travaux pour la construction d'une tranchée couverte en dessous du giratoire Josy Barthel sont en cours, tandis que les dossiers de soumission pour la construction d'un ouvrage de franchissement de type Fly-Over au-dessus de la route d'Arlon sont en voie d'approbation.

Le chantier du relogement du CR 102 entre Mamer et Capellen, permettant un raccordement de la zone d'activités de Capellen à la RN 6 entamé en 2010 sera achevé dans les délais contractuels au printemps 2011.

Le projet pour la suppression du passage à niveau à Dippach-Gare permettant le contournement complet de la localité de Dippach-Gare ayant reçu entretemps l'aval du Ministère de l'Environnement a été poussé jusqu'au stade d'un dossier d'exécution de manière qu'après acquisition de toutes les emprises nécessaires le chantier pourra démarrer en 2011.

L'avant-projet d'une partie du boulevard de Merl avec son raccordement à la route d'Arlon et le raccord vers la RN 34 sur le tracé de la rue Val sainte Croix a trouvé l'approbation de l'Autorité Supérieure et les négociations pour l'acquisition des terrains sont en cours.

Dans le cadre des efforts entrepris visant à supprimer dans la mesure du possible les passages à niveau situés au croisement des axes routiers importants avec le réseau des Chemins de Fer, le chantier pour la suppression du passage à niveau PN 2 sur le CR 101 à Bascharage ainsi que le chantier pour la suppression du passage à niveau PN 6 sur le CR 163 à Leudelange-Gare ont permis à la SNCFL de poursuivre et d'achever sur ce tronçon la mise à double voie de la Pétange-Luxembourg. Les études pour la suppression d'autres passages à niveau sont toujours au stade des procédures d'approbation, à savoir :

- la suppression du passage à niveau PN 5 à Dippach-Gare avec contournement de la localité de Dippach-Gare,
- l'élimination du passage à niveau PN 7 à Merl,

- la suppression du passage à niveau PN 16 et 17 à Walferdange,
- l'élimination du passage à niveau PN 18 sur le CR 124 à Heisdorf,
- la suppression du passage à niveau PN 20b à Lorentzweiler,
- la suppression des PN 91 et 91a à Schifflange.

A côté des redressements de la voirie, d'aménagement des pistes cyclables et de voies réservées aux transports en commun, de construction et rénovation d'ouvrages d'art, le programme des renforcements coordonnés et des reprofilages sur les sections courantes se trouvant en dehors des agglomérations a été poursuivi, de même que le remplacement des couches d'usure à l'intérieur des localités par la technique du raclage et mise en oeuvre de nouveaux tapis.

Afin de protéger l'infrastructure routière et d'en garantir la viabilité journalière, l'administration des Ponts et Chaussées a émis un nombre élevé d'avis en matière de transports exceptionnels.

Au courant de l'année 2010 une équipe spéciale de la DSRL a procédé à une mise à jour et une inspection sommaire d'environs 60 ouvrages d'art se trouvant sur le réseau routier géré par l'arrondissement de Luxembourg. Les relevés ainsi établis comprennent l'historique de l'ouvrage, une description détaillée du pont, accompagnée d'une série de photos et d'un relevé des principaux défauts apparents et permettent de procéder aux travaux d'entretien et de réfection qui s'imposent et d'établir des projets plus détaillés de chantiers de réhabilitation de plus grande envergure.

En ce qui concerne l'amélioration de la sécurité sur les grands axes routiers, des audits de sécurité ont été effectués sur la RN 28 entre Oetrange et Bous, ainsi que sur la RN 8 entre Reckange/Mersch et Saeul. Sur base des résultats de ces audits des projets d'amélioration de ces tronçons routiers ont été élaborés.

Les travaux préparatoires pour l'élaboration d'une nouvelle hiérarchisation de la voirie, appelée « Projet de reclassement de la voirie », ont été poussés à un stade permettant la présentation d'un projet de loi sur le reclassement de la voirie en 2011.

En ce qui concerne le réseau national des pistes cyclables, les projets, respectivement travaux suivants ont été réalisés.

- PC 3 piste cyclable des trois rivières PC 3 : La construction de la piste longeant la Sure du tronçon entre le pont frontalier de Langsur et l'entrée en agglomération de Wasserbillig a été achevée et mis en service définitivement en 2010 de manière que la liaison entre Wasserbillig et Rosport est entièrement réalisée.
- PC 3 piste cyclable des trois rivières : Le projet pour l'aménagement d'un tronçon de piste cyclable le long de l'écluse de Stadtbredimus a été achevé en 2010. Les études pour le réaménagement de la N 10 entre Stadtbredimus et Hettermillen élaborées en 2010 avec séparation complète de la piste cyclable de la route nationale sont en voie d'approbation.
- PC 5 piste cyclable Soup-Koedange : Le chantier de construction de cette piste de plus de 5 kilomètres de longueur a débuté fin de l'année.
- PC 6 Le tronçon de piste cyclable le long du crassier de Mondercange ayant reçu toutes les autorisations nécessaires sera mis en chantier en 2011.

- PC 14 piste cyclable de la Mamer : Etude du projet d'exécution du tronçon Schoenfels – Mersch.
- PC 15 piste cyclable de l'Alzette : Le tracé du tronçon Hünsdorf – Prettingen a été arrêté définitivement avec les autres Ministères et le projet est en voie d'approbation.
- Divers travaux d'adaptation et de réparation des couches de roulement ont été réalisés. Dans le cadre de travaux routiers, des aménagements spécifiques favorisant la circulation piétonne et cycliste pour la traversée des chaussées ont été intégrés. L'amélioration, l'extension et la mise en place de la nouvelle signalétique en matière de pistes cyclables a été poursuivie.
- Les études pour la construction des pistes PC 1 Leudelange - Luxembourg, PC 5 Koedange - Junglinster, PC 3 traversée de Grevenmacher et de Remich, PC 6 et 7, Mondorf - Remerschen et Mondorf - Ellange et de la piste PC11 Hesperange-Aspelt sont encore en élaboration.

2.) Division des Services Régionaux Diekirch

La division des services régionaux de Diekirch est compétente sur tout le territoire de l'arrondissement de Diekirch et regroupe les cantons et services régionaux de Clervaux, Diekirch-Vianden, Echternach, Redange et Wiltz. Ses activités couvrent le champ complet de l'entretien, de la maintenance, de la mise en état de la construction de l'infrastructure étatique de la voirie normale. Sa mission englobe également le développement, la construction et l'entretien constructif du réseau des pistes cyclables.

En 2010, les premiers projets réalisés dans l'esprit d'une meilleure intégration paysagère, ont vu le jour. Ainsi, le tronçon de la N12 entre Buderscheid et Wiltz fut ouvert au trafic en printemps, et le chantier de redressement du CR352 entre Brandenbourg et Landscheid avait démarré après les congés d'été. Ces deux projets ont comme caractéristique principale l'optimisation à l'extrême des profils en travers de sorte à minimiser l'emprise au sol de la chaussée. Ainsi, les abattages d'arbres et la destruction d'éventuels biotopes en place peuvent être réduites au strict minimum, simplement par abaissement du profil en long en profitant des caractéristiques géomécaniques de la roche adjacente.

Dans cette même philosophie, plusieurs projets de redressement, sont en cours de remaniement pour en réduire davantage l'impact paysager. Il s'agit en l'occurrence des 5 projets suivants :

N10	Hoesdorf - Bettel
N10	Reisdorf - Hoesdorf
N10	Dasbourg - Marbourg
CR350	Welscheid - Feulen
CR357	Bettendorf - Hessemillen

Dans le contexte de l'évolution des règles de l'art quant à la planification routière, il y a également lieu de signaler l'intégration de la sécurité routière en phase projet. Un projet

pilote d'audit de sécurité en phase projet est actuellement en cours sur le tronçon Dasbourg – Marbourg de la N10.

Le montant total des travaux routiers mis en adjudication en 2010 s'élève à quelques 44,5 millions d'euros, répartis sur 35 adjudications, dont 31 millions d'euros à charge de l'Etat et 13,5 millions d'euros à charge des communes et d'autres gestionnaires d'infrastructures.

Le montant total des travaux routiers purement communaux mis en adjudication en 2010 s'élève à 2 millions d'euros, répartis sur 5 adjudications.

En 2010, les 20 projets suivants ont été présentés pour approbation. Leur devis s'élève à environ 21 millions d'euros, dont 21 % à charge des communes et d'autres gestionnaires d'infrastructures.

CR306B	Rindschleiden - Brattert
CR307	Neunhausen - CR314
CR308B	à Rambrouch
CR309	Derenbach - Brachtenbach
CR311A	Wolwelange - Perlé
CR314	CR307 - Lultzhausen
CR320	mur de soutènement à Unterschlinder
CR332	Boevange - Wincrange LOT 2
CR332	traversée de Crendal
CR333	N20 - Troine-route
CR339	Kalborn - Tintesmühle
CR357	Bettendorf - Hessemillen
CR359	accès Walebroch à Ingeldorf
N7	Marnach - Fischbach
N10	mur de soutènement à la sortie de Stolzembourg
N12	place des Martyrs à Wiltz
N14	OA161 et 162 sur la N14 à Medernach
PC17	Koetschette - Arsdorf
PC21	Vennbahn - Troisvierges - Lengeler (B) - Lot1 Troisvierges - Goedange
PC22	Putscheid - Wahlhausen

Pour le réaménagement des chemins vicinaux, 4 projets ont été présentés pour approbation pour un montant de 2,3 millions d'euros.

Le nombre des avant-projets présentés en 2010 s'élève à 18 pour un coût estimatif d'environ 28 millions d'euros. Le tableau ci-après reprend les travaux au stade d'avant-projet.

CR116	traversée de Schandel
CR309	Derenbach - Brachtenbach
CR331	Masseler - Dahl

CR331A Merkholtz - Merkholtz/Halte
CR345/
CR305 rue Grand-Duchesse Charlotte à Ettelbruck
CR355 traversée de Bivels et Bivels - N10
CR356 Ermsdorf - Savelborn
N7 OA128 enjambant l'Alzette à Ettelbruck
N7 ancienne N7 Marnach - Dorscheiderhäschen
N7 construction d'un dépôt de sel au Fridhaff
N7 croisement N7 "Burrgigplaz" entre Wemperhardt et Huldange
N7 sécurisation de la N7 entre Hoscheid-Dickt et Maarkebaach
N10 Hoesdorf - Bettel
N12 place des Martyrs à WIltz
PC21 Vennbahn - Troisvierges - Lengeler (B) - Lot 2 Goedange - Lengeler
PC22 Groesteen – Fouhren
Renouvellement des infrastructures à Insenborn

Le souci d'améliorer l'intégration paysagère des projets, tout en tenant compte de l'évaluation des normes de conception et des besoins du trafic routier, a permis de faire avancer les projets suivants :

CR121 Vugelsmillen - Grundhof
CR314 Eschdorf - Lultzhausen
CR339 Kalborn - Tintesmühle
CR351 Diekirch - Erpeldange (Hämerich)

En 2010, la DSR-D a poursuivi son engagement pour contribuer à la relance économique, notamment par l'exécution des 43 chantiers d'envergure énoncés ci-après :

CR106 rue de Nagem à Redange
CR106 Lannen - Roodt
CR135 Herborn - Mompach et traversée de Mompach
CR301 Hostert - Folschette
CR306 rue de Mersch à Grosbous
CR306B Rindschleiden - Brattert
CR309 Brachtenbach - Kirel
CR314 Carelshof - Oberfeulen
CR319A Berlé - N15
CR322A ruelles "an Akescht" à Wahlhausen
CR324 traversée de Wilwerwiltz
CR324A "am Becherduerf" et "um Feschmaart" à Obereisenbach
CR324 traversée de Bockholtz
CR327 Weicherdange - Mecher
CR331/
CR331A Alscheid - Merkholtz

CR332/
CR332A traversée de Lentzweiler
CR332 Boevange - Wincrange lot1
CR337 traversée de Basbellain
CR341 Hautbellain - frontière belge
CR343 traversée de Siebenaler
CR345 traversée de Dellen
CR348 Schlindermanderscheid - Consthum (Friedbusch)
CR352 Groesteen - Landscheid Lot 2
CR353A/
PC22 Nachtmanderscheid - lieu-dit "POUL"
CR354 Fouhrenerknupp - Walsdorf et traversée de Walsdorf
CR364 Berdorf - Echternach
CR368 Cité Manertchen à Echternach
CR373 N12 - Stockem - N18
Voirie de la cité militaire à Diekirch
N7 Marnach - Fischbach
N7 Schinker - Hosingen
N7 Voie d'accélération, voie de décélération et parking à Lausdorn
N8 et chemins vicinaux um Bour, rue Jean Mersch, am Dall et um Sand à Saeul
N11 Michelshof - Lauterborn
N11 OA337 sur la N11 à Altrier (Schanz)
N11/
CR137 carrefour Bech - Consdorf
N12 traversée de Préizerdaul Lot 1
N12 Buderscheid - Wiltz
N12/
CR329A avenue de la Gare à Wiltz
N22 Everlange - Useldange
N22 Useldange - Boevange
PC16 Welscheid - Goebelsmuhle
PC3 Wallendorf - Reisdorf

A ce paquet s'ajoutent plusieurs chantiers de voirie communale, dont 5,2 kilomètres de conduite d'adduction d'eau et 5,2 kilomètres de canalisations.

En termes de chantiers, la DSR-D a réceptionné les chantiers suivants :

CR106 Lannen - Roodt
CR106 rue de Nagem à Redange
CR301 Hostert - Folschette
CR316/
CR318 traversée de Kaundorf
CR319A Berlé - N15

CR320/
CR322 à Putscheid au lieu-dit Kuelbierg
CR335 remplacement du pont sur la Woltz à Maulusmühle
CR348 à Schlindermanderscheid
CR356 carrefour Folkendange - Ermsdorf
CR364 Berdorf - Echternach
CR368 Cité Manertchen à Echternach
N7 Marnach - Fischbach
N12 Buderscheid - Wiltz
23
N14 Medernach - Larochette
N22 Everlange - Useldange
N22 Useldange - Boevange

Au niveau du réseau des pistes cyclables, il y a lieu de noter que le premier lot du projet « Vennbahn », tronçon de la PC21 reliant Troisvierges au réseau belge venant de St. Vith, a été adjugé. Il s'agit de la part luxembourgeoise d'un projet interrégional important, subventionné par la FEDER, et ayant comme objectif de créer une voie verte de très grand intérêt touristique entre Aachen, St. Vith et le Grand-Duché de Luxembourg.

En plus, la DSR-D a présenté les 3 études de faisabilité de pistes cyclables suivantes :

PC5 Grundhof - Bigelbach avec antenne vers Beaufort sur le tracé Josy

PC16 Niederfeulen - Warken/Ettelbruck (Feler Dielchen)

PC23 Gilsdorf – Fouhren

Cette démarche permettra dès le début des études une meilleure intégration de toutes les instances concernées afin de réduire les délais de réalisation des projets.

A part les tâches coutumières d'entretien et de construction des infrastructures de la voirie étatique et des pistes cyclables nationales, les études et travaux préliminaires des grands projets d'infrastructure routière dans le Nord et le Nord-Est du pays ont été poursuivis.

Le projet de la transversale de Clervaux, route de liaison entre la N7 au Nord de Marnach et la N18 à Clervaux, indispensable pour améliorer la compétitivité de la zone industrielle de Lentzweiler, a été poursuivi de façon systématique. L'office national du remembrement, ONR, en charge des acquisitions de terrains, a entamé la procédure de remembrement. Une première compagne de reconnaissance géotechnique a eu lieu, et l'affinage du projet d'autorisation environnementale est en cours.

Le projet du contournement de Hosingen, dont les études avaient abouti à une seule variante, sera en vue d'assurer la faisabilité d'une mise à 2x2 voies ultérieure, intégrée dans un concept global, dont la première phase de réalisation assurerait la fonction de contournement local, tel que prévue actuellement. Le projet remanié permettra ainsi la définition d'une emprise à long terme en tenant compte des impératifs de la phase finale,

notamment en ce qui concerne l'aménagement d'échangeurs, ou le raccordement à des tronçons nouveaux.

A ce sujet, il faut rappeler qu'une mise à 2x2 voies de cette artère européenne de seconde catégorie attirera forcément un trafic international parasitaire, dont les effets néfastes sont d'ores et déjà prévisibles, notamment au raccordement de l'autoroute A7 à l'autoroute A1 à l'Est de la capitale.

Dans ce même contexte, il y a lieu de signaler que l'étude de sécurité de la N7 entre Hosingen et Huldange est sur le point être finalisée. Les études d'un nouvel accès à la N7 au droit de la localité de Hoscheid, permettant une suppression du carrefour actuel Hoscheid-Nord, ont été poursuivies en 2010. Il en est de même pour la faisabilité d'un carrefour dénivelé entre Koeppenhaff et Closdelt, qui pourra servir au raccordement d'une éventuelle zone d'activités actuellement en discussion.

En 2010, des solutions techniques pour le raccordement de la zone d'activités du Fridhaff à la B7 ainsi que la route N27A ont pu être trouvées, de sorte à ce que le projet pourra être poursuivi ensemble avec les études de cette zone.

Au niveau de la Nordstad, le projet de réaménagement de la gare d'Ettelbruck, a pu être présenté d'entente avec les CFL. En première phase, il est prévu d'y construire un by-pass pour autobus, compatible avec le projet final. Ce projet, tout comme l'étude de faisabilité d'un couloir pour bus sur la N7 entre Schieren et Ettelbruck a été présentée au sein du groupe de travail « couloir-bus ».

A Diekirch, une étude de micro-simulation a été lancée en vue de l'amélioration du transport public et individuel tout en tenant compte du développement prévisible du site au nouveau lycée technique agricole à Gilsdorf.

En 2010, la DSR-D a également procédé à l'étude des contraintes environnementales des projets routiers retenus dans le Plan Sectoriel Transports, dont notamment les contournements d'Ettelbuck, de Niederfeulen et de Diekirch, pour en analyser e.a. la comptabilité avec les stipulations du Plan Sectoriel Paysage. Il est envisagé en outre d'appliquer les nouvelles règles en matière d'évaluation des biotopes et de compensations pour limiter les dégâts au niveau environnemental et pour reconstituer, le cas échéant, des biotopes de valeur.

Une étude de trafic à l'intérieur d'Echternach a permis de trouver des alternatives à court et moyen termes au projet du tunnel urbain longeant la Sûre en dessous du parc. Bien que la faisabilité technique de ce projet pouvait déjà être prouvée en 2009, sa réalisation n'est prévisible qu'à très long terme.

Au site de la carrière de Michelau, l'étude de faisabilité d'une galerie de protection a été poursuivie.

L'étude d'intégration paysagère au projet de l'accès à la décharge pour matériaux inertes de Folschette a pu être lancée en fin 2010, à base de la dernière variante prévoyant un raccordement à la N12 à mi-chemin entre Bettborn et la Schanckegriecht.

Le projet-pilote de recensements des accidents routiers graves, lancé simultanément en 2009 par la direction régionale de la police et la DSR-D, a été poursuivi en 2010. Ainsi, sur le territoire de la région de Diekirch (police), 31 accidents ont été recensés.

Le tronçon de la N15/N12 entre Heiderscheid et Heiderscheidergrund présente un cas particulier d'accidentologie. En été 2010, le nombre d'accidents légers y a augmenté de façon très spectaculaire. Ce phénomène n'a cessé qu'après un micro-fraisage de la surface en novembre, malgré la mise en place de panneaux d'avertissements, de flashs clignotants et plusieurs campagnes de la police. A part les mesures constructives exécutées, il y a eu un mesurage des vitesses pratiquées avant et après le micro-fraisage.

En 2010, la DSRD a poursuivi la démarche de rattraper les retards qui se sont accumulés durant des années dans la finalisation des dossiers d'acquisition d'emprises.

Comme chaque année, le réseau routier étatique a été amélioré en 2010 par la mise en œuvre de revêtements bitumineux, de renforcements et d'épaulements sur divers tronçons d'une longueur d'environ 72 kilomètres, de même que par le renouvellement du marquage routier sur une longueur totale de 395 kilomètres.

Dans un esprit d'économie, la DSR-D a lancé en 2010 une campagne d'enduisage superficiel afin d'augmenter la durée de vie des revêtements routiers.

A part les projets-pilotes d'entretien extensif des abords de chaussée en cours (N11 route d'Echternach, N7 Fridhaff - Schinker, N15 Heiderscheid – Buderscheid), plusieurs tronçons supplémentaires ont été proposés en 2010 pour approbation à savoir ;

B7	échangeur Ingeldorf - Fridhaff
N7	Weiswampach - Marnach
N23	Martelange - Kimm
N27	Riesenhaff - Insenborn - Esch-sur-Sûre
CR310	Boulaide - Bigonville

Pour mieux répondre aux exigences règlementaires quant à la sécurité de notre personnel, la mise en place d'une politique de sécurité a pu être entamée par l'étude des plans de sécurité de l'atelier commun des services de Diekirch, des dépôts régionaux ainsi que des interventions et du travail quotidien des équipes.

Au niveau de la police de la voirie, 355 constats de dégâts ont été dressés par les agents compétents.

En ce qui concerne les demandes de convois exceptionnels introduites en 2010, leur nombre total s'est élevé à 18.

En matière de permissions de voirie, les dossiers traités en 2010 se chiffrent à un total de 1.593 permissions.

Par rapport à l'exercice précédent, on constate une augmentation sensible du nombre des projets de permissions.

II.3.2 DIVISION DES OUVRAGES D'ART

1.) Ouvrages d'art routiers – ponts, tunnels et murs de soutènement

Chantiers

OA 174 pont portant le CR357C sur la Sûre à Moestroff :

Le chantier de reconstruction de l'ouvrage a débuté en avril 2010 avec la réalisation de 29 pieux de fondations, de deux piles situées au milieu de la rivière de la Sûre et du canal du moulin, ainsi que les fondations des culées. Les travaux seront probablement terminés en octobre 2011.



Forage des pieux de fondations



Construction des piles et culées



OA750 – remplacement des barres de précontrainte côté Gare

OA 753 pont portant la RN3 sur l'Alzette à Hesperange :

Suite à l'adjudication des travaux de reconstruction du pont sur l'Alzette ensemble avec le réaménagement du centre de Hesperange, le chantier a pu débuter fin 2010. Les travaux, pendant lesquels le pont restera ouvert à la circulation, comprennent aussi le prolongement de la piste cyclable de l'Alzette sous la N3.

OA 1120 Viaduc d'Ingeldorf

Remplacement d'appuis défectueux et de la conduite d'évacuation des eaux pluviales.





OA 1120 - remplacement d'appuis sur pile

OA 1161 Tunnel Howald

Les travaux de réfection des voûtes en béton armé et de leur protection durable ont eu lieu pendant la fermeture des 2 tubes du tunnel entre juillet et novembre 2010, en parallèle avec les travaux de modernisation des équipements du tunnel. Pour la protection et la prévention de la corrosion des armatures à long terme, on a eu recours à la protection cathodique par courants imposés. Quelque 13000 anodes forées ont été installées à cet effet. Le système se trouve depuis lors en phase d'exploitation.

Projets

OA 383 pont portant la N11A sur la Sûre à Echternach :

Les inspections régulières des années précédentes ont montré que l'ouvrage présente des défauts indiquant une évolution de détérioration qui demande une réhabilitation de l'ouvrage. Un calcul de contrôle du tablier a mis en évidence un manque général de précontrainte longitudinale. Un avant-projet sommaire en vue de la réhabilitation de l'ouvrage est en voie d'élaboration.

OA 401 pont frontalier sur la Moselle à Grevenmacher

Parallèlement à la poursuite des études et à l'élaboration des pièces de soumission relatives à la démolition du pont existant et à son remplacement par un nouveau pont du type bow-string enjambant en une seule portée la Moselle, le contrat d'Etat entre l'Allemagne et le Luxembourg concernant le chantier et les modalités pour l'entretien subséquent, paraphé en 2009, a pu être signé en 2010.

OA 498 et 499 ponts portant la RN27 sur la retenue du barrage d'Esch-sur-Sûre à Insenborn et Lultzhausen

Concernant la reconstruction des tabliers en béton précontraint des deux ponts en question, un appel d'offres a été réalisé et la procédure de soumission se trouve actuellement dans sa phase finale.

OA 739 Pont Grande-Duchesse Charlotte

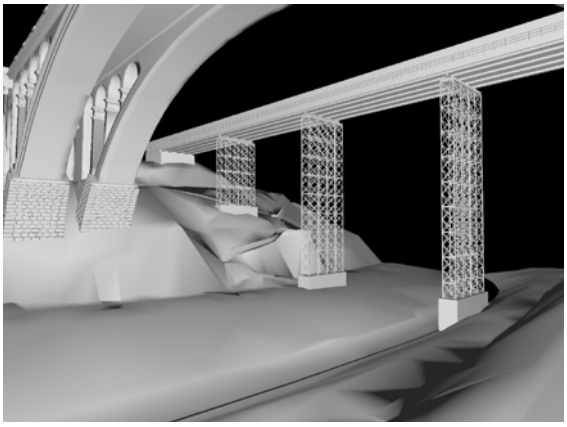
Suite à la présentation d'un concept pour l'utilisation du pont dans l'hypothèse du passage d'un tram, les études de stabilité ont été approfondies en vue de préciser l'envergure des mesures nécessaires. Il est prévu de combiner ces mesures de transformation du tablier avec les mesures nécessaires à la réhabilitation de la superstructure du pont datant en grande partie encore de la construction du pont.

OA 750 Pont Adolphe:

Suite à une nouvelle rupture de barre, il a été décidé pour des raisons de sécurité, de remplacer les barres côté Gare. Le choix s'est porté sur les mêmes barres que celles utilisées côté Ville en 2005 après la 1ère rupture, car l'inspection de 2010 a montré que leur protection anticorrosion est encore rassurante.

Signalons également la découverte (par auscultation « géoradar ») des fissures internes dans les grands arcs (confirmées par forage et caméra optique BHTV), invisibles à l'œil nu, ainsi que des dégâts causés par les infiltrations d'eau et de saumures ont été découverts.

Le projet de loi portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg est déposé à la Chambre des Députés.



Le dossier APS de la réhabilitation est en voie d'instruction. Des essais préliminaires sur des pierres de Gilsdorf en vue de l'ancrage des barres pour la réhabilitation et des essais de compatibilité de matériaux sont en cours dans le laboratoire de l'EPFL. (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne).

OA 1134 Viaduc de la Sernigerbaach:

Suite à des inspections, des mesures de renforcement de la structure et une remise en état de la superstructure s'imposent.

Etudes diverses

- Banque de données OA : La nouvelle banque de données et l'outil informatisé d'assistance à la réalisation d'inspections de ponts sont opérationnels et actuellement en phase de test et d'intégration, avant mise à disposition aux autres divisions. Les premiers canevas et inspections ont été réalisés avec ce nouvel outil qui sera développé et intégré définitivement en 2011.
- OA 739 pont Grande-Duchesse Charlotte : Inspection décennale du pont.

- Continuation de la collaboration avec l'Université du Luxembourg dans le cadre d'un projet de recherche ayant pour but d'évaluer l'état d'un ouvrage d'art par des essais de charge dynamiques et statiques.
- OA 1048 pont haubané à Hesperange : poursuite de l'inspection décennale du pont avec l'analyse des réactions d'appui déterminées in-situ et l'exécution de mesures supplémentaires (e.a. contrôle des efforts dans les haubans, levé topographique).

Surveillance

Archives

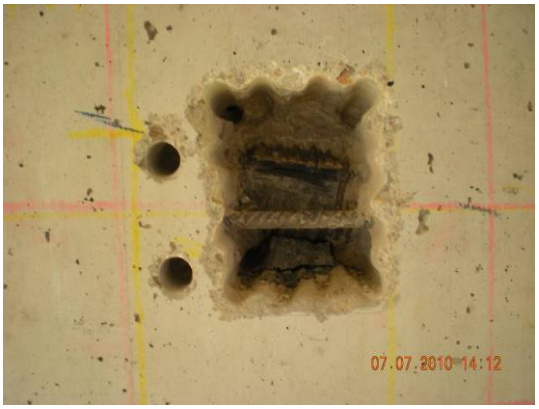
- Collecte de documents concernant les ouvrages d'art existants et mise à jour continue de l'inventaire de documents et de plans concernant les ouvrages d'art des Ponts et Chaussées.

Inspections et auscultations

- Mesure des dilatations saisonnières sur différents ponts.
- Suivi des ouvrages d'art équipés d'une protection cathodique et/ou de sondes de type électrochimique.
- Inspection annuelle des ponts et tunnels du patrimoine DOA et élaboration des avis-DOA.
- Inspection d'un grand nombre de ponts d'autres divisions et établissement des avis DOA y relatifs.



Inspection du Viaduc de Livange – OA1025



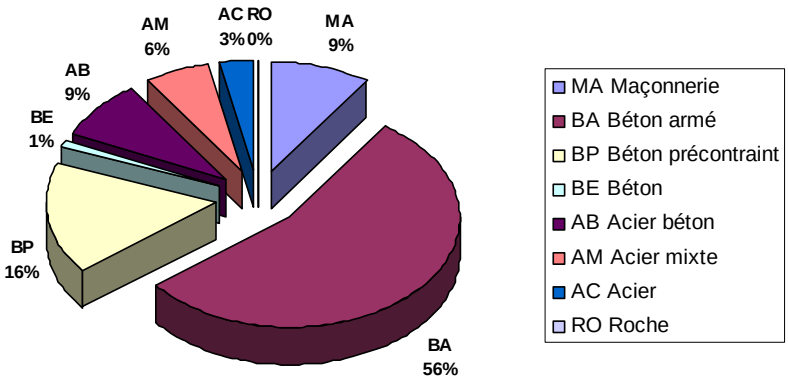
Inspection de l'état des câbles de précontrainte OA1120

- Mise à jour continue de l'inventaire des ouvrages d'art au Grand-Duché de Luxembourg. Actuellement on compte plus de 1100 ponts au Luxembourg.

Description et état de santé des ouvrages :

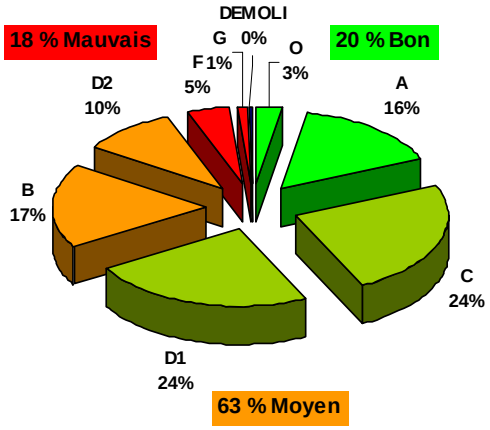
a) Représentation de la répartition des matériaux de structure

Matériau de structure en %



b) Représentation de l'état de santé des ouvrages (sur base des ouvrages inspectés). 20 % des ouvrages sont en bonne santé et ne requièrent qu'un entretien courant pour les maintenir en bon état, tandis que 18 % des ouvrages sont en mauvaise santé et auront besoin d'interventions d'envergure plus importante ou à court terme.

Etat des OA en %



Inspections des canalisations par caméra

Pour le parc d'ouvrages d'art de la Division des Ouvrages d'Art et à la demande de tiers, des curages et inspections de canalisations par équipement T.V. ont été réalisés sur 26 sites différents et sur une longueur cumulée de 5.247 mètres.

Entretien et maintenance

L'entretien et la maintenance des ouvrages d'art du patrimoine de la DOA sont poursuivis par 2 unités de travail: d'une part, par les brigades des sites de Bertrange, Mertert, Rosport et Esch-sur-Sûre, qui ont assuré à elles seules quelques 200 interventions en dehors de leurs tâches d'entretien du Port de Mertert, de la Moselle et des installations hydroélectriques de la Sûre, et d'autre part, par l'unité «Entretien» de la DOA qui a assuré l'exécution de travaux d'entretien sur une vingtaine d'ouvrages, ceci notamment dans le cadre du contrat d'entretien ayant fait l'objet d'une soumission publique. Le contrat d'entretien en cours se base, tout comme ses prédécesseurs, sur des inspections récentes réalisées sur le parc des ouvrages d'art notamment de la DOA. En 2010, les travaux comprenaient entre autres la réhabilitation de l'OA 408 à Weckergrund, la reconstruction de l'OA 412 à Imbringen, la remise en état des superstructures des OA 419 à Wormeldange et OA 34 à Schengen, et de nombreuses interventions pour la réparation respectivement le remplacement complet de joints de chaussée sur des ponts. Un des buts principaux de l'entretien reste la protection des structures contre les dégradations provoquées par le cheminement de l'eau et des chlorures issues des sels de déverglaçage.


OA 412 Imbringen – reconstruction


OA 408 Weckergrund - réhabilitation



OA 1048 Viaduc haubané – détermination réactions d'appui



OA 1092 Lankelz – remplacement joint de chaussée

Entretien et nettoyage régulier des filets d'eau, avaloirs et collecteurs des ouvrages du parc DOA et d'une centaine de ponts d'autres divisions.



Nettoyage du lac d'Esch-sur-Sûre



Entretien de la Moselle

2.) <u>Moselle canalisée</u>

- Entretien de la berge luxembourgeoise.
- Travaux d'entretien pendant la fermeture des écluses:
- Consolidation des sorties de canalisation
- Stabilisation des berges accentuée.
- Nettoyage des emplacements d'amarrage d'urgence pour bateaux.
- Renouvellement du garde-corps de l'OA 4026 à Wasserbillig.
- Réalisation d'un emplacement pour pêcheurs à mobilité réduite sur la Moselle.



Emplacement pour pêcheurs à mobilité réduite



Renouvellement garde-corps de l'OA 4026



Nettoyage des emplacements d'amarrage en cas d'urgence

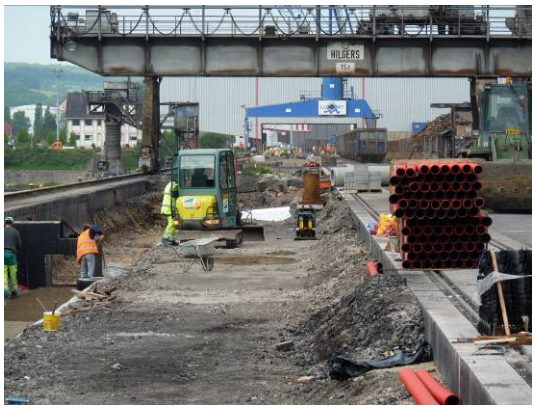
- Décompte annuel des frais avancés par l'Administration allemande dans l'intérêt de travaux exécutés en 2009 dans la partie commune de la Moselle.
- Remise à neuf du secteur 1 du barrage-écluse de Grevenmacher réalisé sous maîtrise du WSA-Trier.
- Mise en œuvre de régleurs des vannes-secteurs des barrages Grevenmacher et Stadtbredimus.

3.) Port de Mertert

Réaménagement du quai nord du port de Mertert :

Le chantier du réaménagement du quai nord au port de Mertert est presque terminé. Des travaux de finition restent à faire. Bien que les travaux en soi n'aient pas présenté un défi

exceptionnel, le planning et la coordination intense nécessaires sur un tel site industriel en exploitation s'avéraient compliqués entre les CFL, PCH et l'exploitant.



chantier et site en exploitation

L'étude pour le réaménagement de la route dans l'enceinte de Tanklux est quasiment finie et le dossier commodo-incommodo est en cours d'approbation.

Dans le cadre de la soumission « contrat d'entretien 2009-2011 », les travaux concernant l'aménagement et l'agrandissement de la route de secours, entre Tanklux et la sortie existante du port à Grevenmacher, avec l'installation de tous les réseaux sont pratiquement achevés. Les travaux de finition sont en cours. Le réaménagement du carrefour principal qui a subi des changements remarquables dû à des imprévus causés par les CFL et suite à une amélioration dans le système d'assainissement a commencé. Le contrat d'entretien nous permet d'agir et de réagir aussi bien en cas de travaux prévisibles, qu'en cas de besoin imprévu, avec la rapidité et la souplesse imposées par un port fluvial en exploitation.







L'aménagement et l'agrandissement de la route de secours





Réaménagement du carrefour principal

Un nouveau contrat d'entretien qui comprend comme pièces maîtresses :

- le réaménagement du carrefour principal,
- le renouvellement partiel du réseau d'eau potable,
- le renouvellement des mâts d'éclairage CFL,
- l'aménagement et l'agrandissement de la route de secours, entre Tanklux et la sortie du port existante à Grevenmacher, avec l'installation de tous les réseaux nécessaires.

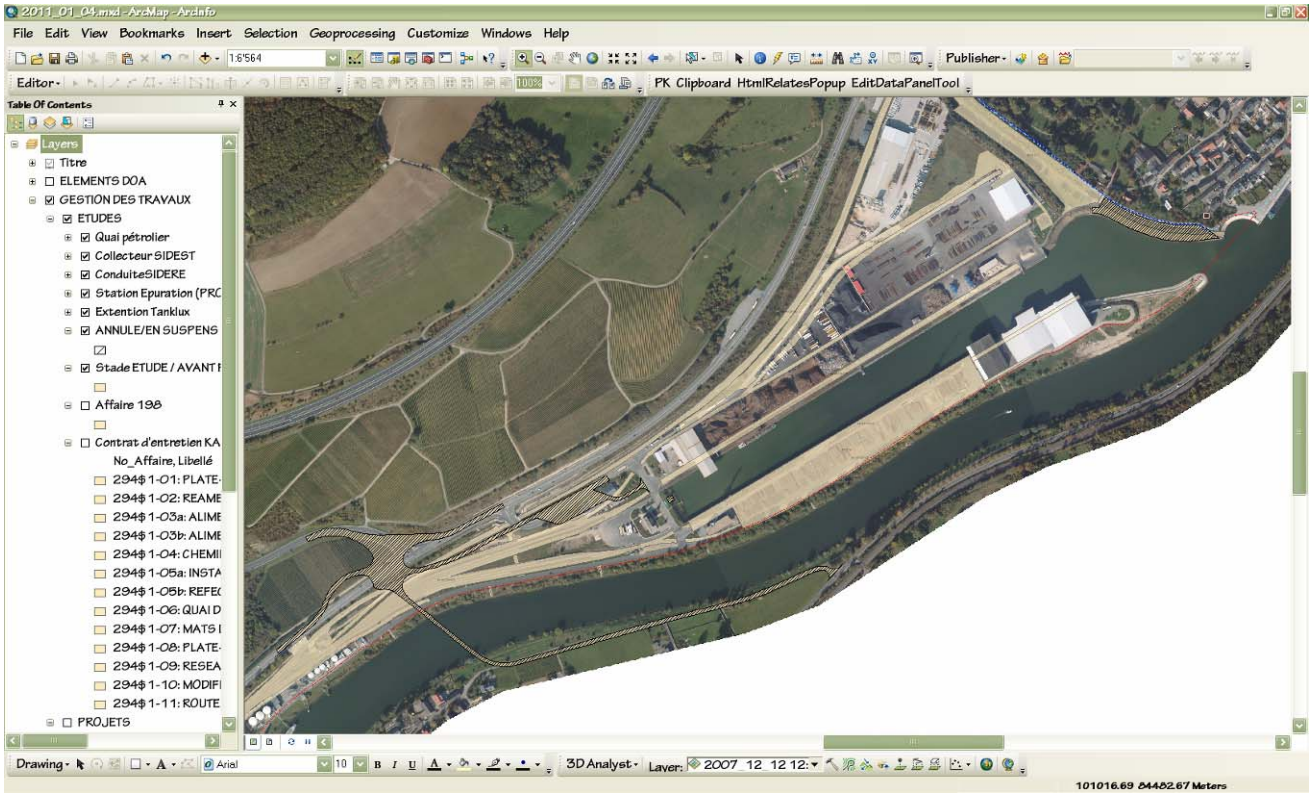
Renouvellement de l'équipement moyenne tension du poste de transformation « Port Fluvial » et mise en conformité du poste de transformation « Quai 1» sur le site du Port de Mertert.





Renouvellement de l'équipement moyenne tension

GIS (Geographic Information System) : Mise à jour des données techniques et administratives du système, ainsi qu'insertion – sous la maîtrise du SGL – du module géotechnique.



Extrait du GIS "port de Mertert"

Les APS pour le nouveau quai d'accostage à l'extrémité Sud du port, la renaturation de la Syre (vu la demande d'autorisation globale pour la protection de la nature et des ressources naturelles), ainsi que pour le déplacement et l'extension de la route desservant le zoning Nord sont en instruction.

4.) Barrages d'Esch-sur-Sûre et de Rosport

Projets d'envergure en relation avec la modernisation des installations hydroélectriques d'Esch-sur-Sûre et de Rosport :

Les études quant à la modernisation des installations hydroélectriques d'Esch-sur-Sûre ont été poursuivies. Ces travaux concernent avant tout l'aménagement d'un évacuateur de crues au barrage principal et d'une galerie de déviation de la Sûre à Esch-sur-Sûre.

Suite au vote en 2009 du projet de loi concernant la réhabilitation des installations hydroélectriques de Rosport et la mise en conformité de la Sûre à Rosport, les travaux ont commencé en 2010 par la réhabilitation de l'OA 384 pont routier au-dessus du chenal d'amenée au droit de la prise d'eau et la réfection partielle des bétons au droit du barrage principal. La soumission pour la réhabilitation du barrage, du chenal d'amenée et la

reconstruction de la prise d'eau a été lancée en 2010. La mise en soumission de l'aménagement d'une turbine supplémentaire utilisant le débit de dotation accrue à relâcher dans la boucle de la Sûre, la transformation de la passe à poissons existante au droit du barrage et la construction d'une passe à poissons supplémentaire au droit de l'usine est prévue dans la suite. Les mesures de protection des anguilles dans leur migration vers la mer du nord au droit du chenal d'amenée ont été poursuivies en collaboration avec l'administration de la gestion de l'eau et font partie du plan de gestion luxembourgeois demandé par la CE.

Le comportement du barrage principal à Esch-sur-Sûre a été jugé positif suite à un suivi - se basant non seulement sur des mesures continuelles automatiques et manuelles, mais aussi sur des inspections visuelles périodiques, et le dispositif de surveillance topographique. Une inspection des ancrages de la pyramide a été effectuée et sera encore complétée par celle des ancrages de la culée elle-même. Un récurage/reforage des drains est également prévu dans la suite.

L'entretien aussi bien courant que préventif des ouvrages, ainsi que l'aménagement des sites au droit des barrages de Rosport et d'Esch-sur-Sûre se poursuit et requiert souvent l'intervention d'entreprises externes. On peut nommer entre autres les opérations suivantes d'envergure et de nature très variables: aménagement paysager, gestion des pontons, remise en état de murs de soutènement et perrés, réfection de l'accès au barrage secondaire 4, renouvellement de la passerelle en bois à Bavigne, remise en état du sentier le long de la Sûre à Rosport, sécurisation de la passe à poissons de Pont-Misère.

Entretien des berges et plans d'eau de la Sûre à Rosport et Esch-sur-Sûre



Pontons sur le Lac d'Esch-sur-Sûre



Réfection des bétons du barrage Rosport

5.) Groupes de travail

Collaboration au sein de divers groupes de travail interministériels et internationaux, dont notamment:

- Comité technique de la Commission de la Moselle;
- Conseil supérieur de la pêche;

- Groupe de travail pour l'élaboration d'un plan opérationnel en cas d'alerte au barrage d'Esch-sur-Sûre;
- Comité d'accompagnement permanent pour les projets d'investissement du Fonds pour la Gestion de l'Eau;
- Groupe « Interna » : groupe de travail entre la direction du port, les Ponts et Chaussées et des représentants des exploitants du port de Mertert pour la coordination des différents intérêts et travaux;
- Plate-forme GIS;
- Comité de Rivière Haute-Sûre;
- Réunion avec les homologues de la région wallonne afin de discuter sur des problèmes communs et d'instaurer une éventuelle collaboration pour l'avenir.

II.3.3 DIVISION DES SERVICES SPÉCIAUX

1.) Laboratoire d'essai des matériaux

DEPARTEMENT ESSAIS ET ANALYES

Section Béton, Mortier et Coulis

Activités courantes - béton

- Consistance, masse volumique apparente, teneur en air, teneur en eau, analyse granulométrique par lavage
- Résistance à la compression sur cubes (23449 essais)
- Résistance à la compression sur carottes/cylindres (438 essais)
- Résistance au gel-dégel avec et sans dégivrants chimiques (389 essais)
- Perméabilité à l'eau (214 essais)
- Module d'élasticité, résistance à la flexion, absorption d'eau, usure, retrait
- Résistance à la compression « in situ » à l'aide du scléromètre

Activités courantes - mortier

- Consistance, masse volumique apparente, teneur en air, teneur en eau, analyse granulométrique, facteur de rétention d'eau
- Résistance à la flexion et à la compression sur prismes
- Résistance à la compression sur coulis d'injection

- Essais d'adhérence

Activités extraordinaires

- Visites périodiques des centrales à béton et essais sur béton dans le cadre du contrôle externe des centrales à béton
- Prolongation de l'agrément de 20 centrales à béton
- Première agréation de 3 centrales
- Premières démarches pour l'agréation de 3 nouvelles centrales
- Contrôle du béton sur chantiers publics et prélèvement d'échantillons
- Contrôle des caractéristiques intrinsèques et des performances mécaniques des pierres naturelles utilisées dans la construction
- Essais mécaniques sur agglomérés et éléments préfabriqués en béton (blocs, briques, pavés, bordures, murs californiens, corniches…)
- Conseils techniques aux différents services publics
- Assistance lors de la mise à jour de cahiers des charges et des bordereaux des prix de l'administration
- Assistance lors de la mise à jour de cahiers des charges du CRTI-B
- Contrôle de l'application de la nouvelle norme béton DNA-EN 206
- Participation à la formation du personnel des administrations techniques et des entreprises
- Assistance technique à l'Université du Luxembourg dans le cadre de différents projets de recherche
- Essais dans le cadre d'expertises judiciaires

Principaux chantiers

- Tunnel Grouft, Tunnel Stafelter, Accès secondaire Belval, Belval Tunnel Central, Liaison Micheville, Pont Consdorf-Bech, Pont Mamer, OA 1103 Leudelange, Bowstring Merl, Pont sur la Sûre Ingeldorf, OA 174 Moestroff, STEP Beggen, Tour d'eau Dudelange, …
- Halte ferroviaire Findel, Parking CFL Gare de Luxembourg, CFL Leudelange, CFL Berchem Oetrange ...
- Ponts et Chaussées Remich, Laboratoire National de Santé Dudelange, Lycée Esch/ Belval, Maison du Savoir Esch/Belval, Ecole Européenne Mamer, Ecole Nonnewisen Esch/Alzette, Lycée Mersch, Ecole Fousbann Differdange, BHK Kirchberg, Cour des Comptes Européenne Kirchberg, Centre de Conférences Kirchberg, Porte de l'Europe Kirchberg, Justice de Paix Esch/Alzette, SEO Bassin Supérieur, Bassin Twinerg, Piscine Walferdange, Bâtiment central service incendie Mersch, Atrium Bertrange, Caterman Windhof, Data-Center Bissen, CIPA Hamm, CIPA Sanem, Les Rotondes Bonnevoie ...

Section enrobés et liants hydrocarbonés

Activités courantes

- Analyses systématiques sur enrobés prélevés sur chantiers publics et vérification de leur conformité au cahier des charges (668 échantillons)
- Contrôle systématique des bitumes à la centrale d'enrobage et des bitumes récupérés à partir des enrobés prélevés (présence de polymères par spectrométrie IR, vérification des caractéristiques du liant)
- Prélèvement de carottes sur différents chantiers publics, communaux et privés et analyses respectives en fonction d'une problématique spécifique y compris la rédaction des rapports correspondants
- Visites de chantier de mise en œuvre d'enrobés et, le cas échéant, la rédaction d'avis technique
- Conseils aux communes, aux entreprises et aux bureaux d'études en matière de technique routière
- Réalisation d'essais sur divers échantillons hydrocarbonés (enrobés, liants) remis par des administrations, des communes et des privés
- Vérification de la portance par essais à la plaque et du degré de compactage dans le cadre de la réception des plateformes routières
- Traitement et suivi des dossiers client dans cadre des activités en tant qu'organisme de certification dans le cadre du marquage réglementaire CE des mélanges bitumineux avec certification CE d'un client dans le domaine des mélanges bitumineux
- Essais à la plaque et vérification du compactage sur divers chantiers publics et privés (94 interventions)

Activités extraordinaires

- Auscultation de chaussée par carottage dans le cadre de futurs projets routiers (détermination de la structure existante et de la teneur en hydrocarbures aromatiques polycycliques)
- Réalisation d'épreuves de formulation dans le cadre du marquage réglementaire des mélanges bitumineux
- Travaux préliminaires pour la mise en place d'un système de gestion qualité en vue d'une future accréditation du laboratoire selon EN17025
- Mesurage de l'adhérence sur différents tronçons routiers par l'essai au pendule et en particulier sur des zones traitées par de différents procédés d'amélioration de rugosité et sur des pistes d'essai.
- Planification et mise en place d'un nouveau logiciel pour la gestion des résultats d'essai
- Formation continue du personnel du laboratoire 'enrobés'

Section granulats / sols

Activités courantes - Granulats

- Granulométrie à sec et par lavage
- détermination des caractéristiques intrinsèques des matériaux (essai de compression statique, essai Los Angeles, essai Micro-Deval, détermination du Coefficient de Polissage Accéléré)
- détermination des caractéristiques des fines (valeur au bleu, équivalent de sable, teneur en éléments fins par lavage)
- résistance au gel
- absorption d'eau (sous vide)
- détermination des masses volumiques et des densités
- teneur en éléments organiques
- essai de gonflement sur scories
- détermination de la forme des granulats (indice de forme, pierres plates, pierres rondes)
- teneur en eau
- diverses analyses chimiques
- Analyse de granulats prélevés sur divers chantiers dans le cadre du contrôle externe des carrières certifiées (Autoroute du Nord , Tunnel Stafelter , Fonds de Belval)
- Prélèvement et analyse des granulats non certifiés utilisés par diverses centrales à béton et d'enrobés
- Contrôle systématique des matériaux recyclés provenant d'installations mobiles pour chantiers publics (administrations, syndicats et communes)
- Suivi de la certification des granulats et sables. Prolongation de la mention 'granulat certifié' pour les granulats et sables : 51 différentes carrières et sablières
- Nombre d'échantillons divers analysés : 290 (équivalent à $\pm$ 1350 différents essais)

Activités extraordinaires - granulats

- Multitudes d'essais sur carottes géotechniques en collaboration avec le service géologique des Ponts et Chaussées (contournement Junglinster, réhabilitation du pont Adolphe, nouvelle école européenne à Mamer/Bertrange, propriétés géomécaniques et disposition hydrologique Belvaux Raemerich d'Or)
- Etude sur sable dolomie en vue d'une éventuelle valorisation en tant que sable stabilisé
- Suivi et adaptation continue des cahiers de charges et clauses techniques.

Activités courantes - Sols'

- Essais réalisés par la section 'sol' : granulométrie à sec , par lavage et par sédimentométrie – valeur au bleu de méthylène - limites d'Atterberg – Détermination des masses volumiques – Essais Proctor – Essai de compression uni axiale – Essai

de perméabilité sur sols – Détermination de la teneur en eau – Essai à la plaque – Essai au gamma densitomètre – Essai au ballon.

- Essais de compression uni axiale sur carottes géologiques, détermination des teneurs en eau, des matières insolubles à l' HCl pour les besoins du service géologique des Ponts et Chaussées et des bureaux d' études .

Activités extraordinaires - sols

- Détermination des perméabilités de divers sols et mélanges granulaires destinés aux terrains de sport. (terrain de football, manège d'équitation…etc)
- Essais sur pierres naturelles pour le compte de la ville de Luxembourg et pour particuliers.
- Essais de classification suivant GTR de marnes pour le compte du réaménagement du CR 314 Karelshaff / Oberfeulen et du CR 351 lieu dit « Heemericht »

Section peinture

Protection anticorrosion des ouvrages métalliques :

- Réhabilitation du grade-corps de l'OA482 et l'OA483 au CR329 entre Schleif et Niederwampach
- Réception du système d'anticorrosion du garde-corps. (250 mesures)
- Réhabilitation du garde-corps de l'OA504 à Schleif
- Réception du système d'anticorrosion du garde-corps. (150 mesures)
- Réhabilitation du garde-corps à Wiltz, avenue de la gare et rue Michel Thilges
- Réception du système d'anticorrosion du garde-corps. (400 mesures)
- Réhabilitation du pont OA337 à ALTRIER
- Réception du système d'anticorrosion du garde-corps. (150 mesures)
- Nouveau pont au chantier : Dédoublement CR102 et Mamer
- Réception du système d'anticorrosion du garde-corps. (1000 mesures)

Marquage

- Surveillance de l'application et de la qualité du marquage sur le réseau des autoroutes

Section chimie et liants hydrauliques

Activités courantes - ciment

Au total 143 échantillons de ciments ont été analysés, dont 108 ciments BENOR dans le cadre du contrôle externe

Les essais effectués étaient les suivants :

- Finesse de mouture, Blaine, stabilité ‘Le Châtelier’, essai de prise, eau de gâchage
- Détermination de la compression à 2-7-28 jours.
- Analyses chimiques - détermination de la teneur en sulfates et en insolubles, perte au feu, détermination de la densité ainsi que la teneur en chlorures, en Na2O et en K2O, équivalent en sodium.
- Détermination des constituants dans le ciment comme le clinker, le laitier, pouzzolane, filler, cendres et le régulateur.
- 4 essais de réitération dans le cadre du contrôle externe
- Détermination des chromates dans les ciments Benor
- Détermination d’une fausse prise suivant « Thussenbroeck »
- Essais initiaux sur le ciment CEM III A 42.5 N -LA

Activités courantes - divers

- Détermination de la granulométrie, de l’humidité et de la teneur en NaCl dans 241 fondants chimiques
- Détermination de la teneur en antimottant dans 8 sels de déneigement
- Détermination du pourcentage en NaCl et CaCl2 dans des saumures
- Analyse de 40 liants récupérés par spectre infrarouge
- Détermination des hydrocarbures dans des terres d’excavation
- Détermination des HAP par GC sur des fraisats, des matières recyclées, et des eaux de lixiviation
- Détermination du pH et des chlorures solubles en eau et en acide dans 123 échantillons de carottage comme p ex. le O.A 232 à Comar- Berg, le O.A. 383 à Echternach, le O.A. 1084 Bow-String à Kayl, le O.A. 1103 à Leudelange, le O.A. 4017 entre Wormeldange et Ahn, le O.A. 750 Pont Adolphe, les chemins de fer.
- 152 insolubles HCL ont été déterminés dans des carottes de forage du pont Adolphe, du raccordement ferroviaire de l’aéroport et du Kirchberg, du site de Belval
- Détermination de la densité, du Blaine, des insolubles, des sesquioxydes, de l’oxyde de calcium et la perte au feu dans 34 cendres volantes
- Déterminations des insolubles HCl dans des alluvions
- Analyses de granulats et de recyclés, dont la détermination des sulfates et de la teneur en oxyde de fer
- Détermination de la chaux libre dans du laitier
- Essais de solubilité sur des liants suivant EN 12592
- Analyses sur les dépôts de canalisation

Activités extraordinaires

- Participation à l’audit de Ciment S.A. en commun avec le CRIC et le VDZ
- Exploitation statistique des contrôles externe et interne suivant la norme EN 197-2 et le règlement TRA 600.
- Evaluation des essais initiaux

- Délivrance et prolongation des certificats BENOR et certificats P. et Ch
- Evaluation des dossiers du contrôle interne de Holcim Haccourt et Holcim Héming en vu d'obtention de la marque Ponts et Chaussées
- Suivi de la EN197.
- Participation aux essais interlaboratoires CRIC
- Essais croisés entre P et Ch et Cimalux.
- Prélèvement d'échantillons de ciment pour la ville de Paris, le VDZ et BENOR
- Mise à jour de l'inventaire chimique, des banques SDB
- Participation à des cours interne Lastrada
- Mise à jour et gestion interne des déchets spécifiques qui se présentent dans le laboratoire suivant le concept de la « Superdreckskescht fir Betriber », dans le but d'obtenir le label de qualité
- Prélèvement d'échantillons de ciment pour la ville de Paris, le VDZ et BENOR
- Mise à jour de l'inventaire chimique, des banques SDB
- Mise à jour et gestion interne des déchets spécifiques qui se présentent dans le laboratoire suivant le concept de la « Superdreckskescht fir Betriber

Accréditation Laboratoire

Département certification

- Maintien en état du système Qualité suivant EN 45011 avec manuel de qualité, procédures, annexes et formulaires
- Préparation des audits de suivie du système qualité et technique de l'accréditation par l'OLAS
- Accréditation du Laboratoire en tant qu'organisme de certification dans le cadre du marquage réglementaire CE des mélanges bitumineux

Département essais et analyses

Élaboration d'un système Qualité suivant EN 17025 avec manuel de qualité, procédures, annexes et formulaires.

2.) Service Géologique

Les principales activités du Service géologique, réalisées pendant l'exercice 2010, se résument comme suit:

Travaux dans l'intérêt de la cartographie géologique du pays:

- finalisation et clôture du projet 'OneGeology Europe', aboutissant à une nouvelle carte géologique numérique interopérable et harmonisée de l'Europe, en

collaboration avec de nombreux services géologiques européens (cofinancement par la Commission Européenne).

Travaux géologiques et géotechniques dans le cadre de projets concernant la voirie:

- reconnaissance géologique et géotechnique dans le cadre du projet du Tunnel Prince Henri à Echternach;
- reconnaissance géologique et géotechnique dans le cadre du redressement de la N10 entre Reisdorf et Hoesdorf;
- reconnaissance géologique et géotechnique dans le cadre des projets de contournement des localités de Junglinster et Clervaux;
- travaux préparatoires à la reconnaissance géologique et hydrogéologique dans le cadre du réaménagement du quartier de la Gare à Ettelbruck;
- étude de stabilité de la carrière sinistrée de Michelau: travaux préparatoires à l'étude géotechnique pour le projet d'une galerie de protection.

Reconnaissances géologiques et géotechniques pour des projets de voies ferrées:

- reconnaissance géologique et géotechnique par forages sur le tronçon Hamm - aéroport, pour le compte des CFL.

Reconnaissances géologiques et géotechniques en vue de constructions ou de réhabilitations d'ouvrages d'art:

- reconnaissance géologique et géotechnique en vue de la réhabilitation du Pont Adolphe (O.A. 750) à Luxembourg;
- reconnaissance géologique et géotechnique en vue de la reconstruction de l'O.A. 641 à Hobscheid, de l'O.A. 753 à Hesperange et de l'O.A. 649 à Kahler;
- suivi géotechnique et hydrogéologique du Tunnel Markusbierg sur l'autoroute A13.

Travaux dans le cadre de l'aménagement communal et du développement urbain:

- mise à disposition de cartes géologiques, de cartes du relief et de cartes des pentes par communes via le site internet http://www.geologie.lu ;
- préparation de cartes des zones de danger de glissement et d'éboulement pour les communes de Lintgen, Steinsel, Waldbredimus, Betzdorf, Diekirch, Bissen, Larochette, Clervaux, Wormeldange, Bettendorf, Ettelbruck, Colmar-Berg, Schieren et Erpeldange;
- avis géologiques et géotechniques divers dans le cadre des zones à risque géologique prévisible.

Reconnaissances et travaux hydrogéologiques dans le cadre des eaux souterraines et de l'alimentation en eau potable du pays:

- mise en service du site d'exploitation d'eau potable « Krëschtebierg », pour le compte de la commune de Redange;
- assainissement du captage-source « Herborn », pour le compte de la commune de Mompach;

- construction d'un captage-source à Eisenborn, dans le cadre des mesures compensatoires de la Route du Nord;
- travaux préparatoires au projet d'assainissement des captages Felsbuch, pour le compte de la Ville d'Echternach;
- suivi hydrogéologique des nappes alluviales de l'Alzette dans le cadre du projet de renaturation de l'Alzette dans la région Prettingen-Gosseldange;
- suivi hydrogéologique des nappes dans le cadre de reconnaissances à Bascharage, Echternach, Rosport, Belval, Junglinster et Mamer.

Activités didactiques et diffusion des connaissances auprès du grand public, réalisées en partie dans le cadre de l'Année Internationale de la Planète Terre:

- finalisation de la mise en place d'un site internet sur la géologie au Luxembourg, accessible dès à présent sous l'adresse http://www.geologie.lu;
- participation à l'organisation d'une journée scientifique avec la Société belge de Géologie de l'Ingénieur et de mécanique des roches;
- organisation d'une excursion scientifique avec la société savante 'Geologica Belgica';
- mise à jour du catalogue de la bibliothèque du Service Géologique, comportant actuellement quelques 6700 références à des revues et ouvrages spécialisés dans le domaine de la géologie et la géotechnique; scannage de nombreux documents de la bibliothèque.

Divers:

- reconnaissance géotechnique et proposition d'assainissement du site d'une ancienne usine à gaz à Mertert avec proposition d'assainissement, pour le compte de la Société du Port de Mertert et de la Division des Ouvrages d'Art;
- proposition de confortement des versants avec suivi du chantier dans le cadre du remembrement des vignobles à Remerschen, pour le compte de l'Office National de Remembrement;
- levés topographiques divers : chantier de forage-captage à Herborn, captages de sources à Echternach, carrière sinistrée à Michelau;
- transformation de système de coordonnées de plans photogrammétriques de la Moselle dans le cadre d'un système d'information géographique de la Moselle;
- travaux divers de maintenance et de développement sur les banques de données informatiques pour la gestion et l'archivage des données géologiques;
- traitement et archivage des informations géologiques d'études géotechniques diverses, soit quelques 260 forages et tranchées de reconnaissance et environ 530 échantillons avec essais de laboratoire.

3.) Service Photogrammétrie

Mission principale : coordination, exécution, suivi et contrôle qualité des campagnes photogrammétriques réalisées pour le compte des Ponts et Chaussées, diverses communes et certains services publics d'après les clauses techniques du Service de la Photogrammétrie.

Prises de vues aériennes (photogrammétriques)

Date de survol	Projet / Région	Echelle de survol / GSD
24.05.2010	Ville de Luxembourg et alentours (Ban de Gasperich, plateau du Kirchberg etc.)	Numérique / pixel au sol de 6 cm

Restitutions photogrammétriques digitales

Projets / Région	Date de validation	cartes digitales 1 :500	Surface restituée en ha	Date de survol	Echelle de survol , pixel au sol de 6 cm
BanGasperich-2010	en cours	3D	***	24.05.2010	Numérique
Contournement_Nord _Diekirch_2009	en cours	3D	***	23.05.2009	Numérique
Transversale_Clervaux_2009	03.09.2010	3D	172,24	23.05.2009 29.05.2009	Numérique
Mertert_2009	en cours	3D	***	23.05.2009	Numérique
Mondercange_2009	en cours	3D	***	23.05.2009	Numérique
Rumelange_2009	en cours	3D	***	23.05.2009	Numérique
Sanem_2009	en cours	3D	***	23.05.2009	Numérique
Schifflange_2009	en cours	3D	***	23.05.2009	Numérique
Bascharage_2008	23.09.2010	3D	132,85	05.05.2008	1 : 3000
Lintgen_2008	07.12.2010	3D	240.59	06.05.2008	1 : 3000
Mondorf-les-Bains_2008	en cours	3D	***	06.05.2008	1 : 3000
Schuttrange_2008	08.10.2010	2D	94,97	05.05.2008	1 : 3000
Strassen_2008	en cours	3D		06.05.2008	1 : 3000
Weiler-la-Tour_2008	07.07.2010	3D	196,72	05.05.2008	1 : 3000
Grevenmacher_2008	17.12.2010	3D	31,34	17.04.2008	1 : 3200
Manternach_2008	06.04.2010	3D	116,15	17.04.2008	1 : 3200
Wormeldange_2008	11.08.2010	3D	129,57	17.04.2008	1 : 3500
Consdorf_2005-ajoute 2008	03.12.2010	3D	131,52	21.04.2005	1 : 3000
Colmar-Berg_2007	15.12.2010	3D	583,47	15.04.2007	1 : 3000
Schieren_2007	08.02.2010	3D	395,03	15.04.2007	1 : 3000
Diekirch_2007	17.06.2010	3D	1054,54	15.04.2007	1 : 3000
Ettelbruck_2007	05.02.2010	3D	1184,90	15.04.2007	1 : 3000
Bettendorf_2007	en cours	3D	***	15.04.2007	1 : 3000
Remich_2007	09.02.2010	3D	203,89	09.04.2007	1 : 3100
Steinsel_2007	20.05.2010	2D	368,32	09.04.2007	1 : 3000
		Total :	5036 ha		

Confection de modèles numériques du terrain

Projet	Date de validation	Date de survol	Nombre de tuiles (500mx400m)	surface en ha
Esch-2009	22.12.2010	23.05.2009	86	1720
Mertert-2009	25.11.2010	23.05.2009	49	980
Mondercange-2009	24.11.2010	23.05.2009	125	2500
Schifflange-2009	03.12.2010	23.05.2009	50	1000

Transversale de Clervaux-2009	12.01.2010	23.05.2009	18	360
Bascharage-2008	30.03.2010	03.05.2008	59	1180
Grevenmacher-2008	25.10.2010	17.04.2008	40	800
Lintgen-2008	20.01.2010	17.04.2008	25	500
Mondorf-les-Bains-2008	25.11.2010	06.05.2008	47	940
Schuttrange-2008	22.04.2010	17.04.2008	64	1280
Strassen-2008	03.06.2010	06.05.2008	52	1040
Weiler-la-Tour-2008	03.05.2010	05.05.2008	27	540
Nordstad-Colmar-Berg-2007	16.08.2010	09.04.2007	43	860
Nordstad-Diekirch-2007	05.02.2010	09.04.2007	74	1480
Nordstad-Ettelbruck-2007	16.08.2010	09.04.2007	85	1700
Nordstad-Schieren-2007	09.07.2010	21.04.2007	29	580
Total			873 tuiles	17460 ha

Confection d'orthophotos numériques (résolution au sol: 10 cm)

Projet	**Date de validation**	**Date de survol**	**Nombre de tuiles (500mx400m)**	**surface en ha**
Esch-2009	en cours	23.05.2009	***	***
Mertert-2009	25.11.2010	23.05.2009	49	980
Mondercange-2009	24.11.2010	23.05.2009	125	2500
Schifflange-2009	en cours	23.05.2009	***	***
Transversale de Clervaux-2009	12.01.2010	23.05.2009	18	360
Bascharage-2008	30.03.2010	03.05.2008	59	1180
Grevenmacher-2008	07.09.2010	17.04.2008	40	800
Lintgen-2008	20.01.2010	17.04.2008	25	500
Mondorf-les-Bains-2008	25.11.2010	06.05.2008	47	940
Schuttrange-2008	22.04.2010	17.04.2008	64	1280
Strassen-2008	03.06.2010	06.05.2008	52	1040
Weiler-la-Tour-2008	06.04.2010	05.05.2008	27	540
Wormeldange-2008	06.01.2010	17.04.2008	42	840
Nordstad-Colmar-Berg-2007	17.08.2010	09.04.2007	43	860
Nordstad-Diekirch-2007	05.02.2010	09.04.2007	74	1480
Nordstad-Ettelbruck-2007	03.02.2010	09.04.2007	85	1700
Nordstad-Schieren-2007	01.09.2010	21.04.2007	29	580
Total			779 tuiles	15580 ha

Banques de données / Systèmes d'informations géographiques (SIG)

En ce qui concerne la banque de données et le système d'information géographique du service de la photogrammétrie, les travaux suivants ont été réalisés:

- Saisie complète des informations relatives aux prises de vues aériennes effectuées en 2010.

- Mise à jour de la banque de données en rapport avec le système d'information géographique du service de la photogrammétrie.
- Continuation du développement d'une application Web permettant de mieux gérer les différentes étapes de contrôle des projets photogrammétriques.

Commandes de documents / travaux d'archivage

Réalisation en 2010 de 87 commandes pour le compte des Ponts et Chaussées, pour divers services publics et communaux, pour certains bureaux d'études et clients privés. 70 mises à disposition de cartes topographiques et vues aériennes digitales sur CD-ROM et DVD ont été effectuées pour notre clientèle.

Divers travaux de reliure pour le compte du service respectivement pour le compte des autres divisions.

Poursuite de la réorganisation des archives 'cartes et prises de vues aériennes'. Contrôle et entretien de plus de cinq décennies de prises de vues aériennes. (ca. 45.000 prises de vues aériennes / diapositives / négatifs)

Travaux topographiques

En ce qui concerne la section topographique, la mission primordiale consistait en la préparation des régions prévues pour les prises de vues aériennes et la détermination dans le terrain des paramètres géodésiques requis pour la restitution photogrammétrique.

Projets	**Missions :**
Nordstad Diekirch	Balisage des points de calage Confection de croquis des points de calage Travaux de polygonation, levés et nivellements. Détermination de points de calage par la méthode GPS différentielle en temps réel (RTK) pour le compte du service photogrammétrique, de certaines divisions des Ponts et Chaussées respectivement dans le cadre des campagnes photogrammétriques pour certaines communes.
Nordstad Colmar-Berg	
Steinsel	
Bascharage	
Lintgen	
Ville de Luxembourg et alentours	
Schuttrange	
Weiler-la-Tour	
Transversale Clervaux	
Consdorf	
Mondorf	
Geyershaff (Géologie)	

De plus, les travaux de nivellement à haute précision pour rattacher les repères de nivellement du réseau P&CH au réseau NG95 de l'administration du Cadastre ont été poursuivis tout au long de l'année. 39 repères ont été posés et 32 repères ont été nivelés. Exécution de quelques 7 commandes de points de rattachement en planimétrie et en altimétrie.

Photographie numérique: numérisation de prises de vues aériennes

- Poursuite des travaux de numérisation des archives du service de la photogrammétrie.
- Numérisation de 2719 prises de vues aériennes anciennes avec le scanner photogrammétrique, correction radiométrique et compression des images numériques.
- Conversion du survol 2010 Ville-Luxembourg-Alentours-2010 en jp2 et jp32 : 729 photos.
- Numérisation de 108 prises de vues pour 14 commandes de différents clients.

Activités extraordinaires

- Consultance au niveau communal et au niveau de certains services publics en vue de la préparation de campagnes photogrammétriques ;
- Collaboration avec des sociétés spécialisées et des organismes internationaux en vue de la réalisation de procédés cartographiques et photogrammétriques standardisés ;
- Présidence et travaux au niveau 'plate-forme SIG des Ponts et Chaussées'
- Mise à jour des clauses techniques du Service de la photogrammétrie.
- Projet pilote : modélisation 3D des bâtiments, ouvrages d'art et infrastructures du quartier de la gare d'Ettelbruck dans le cadre de l'étude portant sur la composition urbaine du pôle d'échange multimodal de la Ville d'Ettelbruck.

II.3.4 DIVISION INFORMATIQUE ET GESTION

Pendant l'année 2010, les objectifs principaux du Service Informatique et Gestion étaient : l'organisation, l'acquisition, l'installation et l'exploitation des systèmes et supports informatiques auprès de l'administration.

Les projets réalisés pendant l'année 2010 sont les suivants :

- Mise à jour et remplacement partiel du parc informatique
- Remplacement du storage principal et d'une partie des serveurs avec des nouvelles machines plus puissantes. Mise à jour de l'infrastructure virtuelle.
- Enrichissement et mise à jour de l'outil de déploiement d'applications (Enteo) avec plusieurs logiciels de l'Administration des ponts et chaussées. En 2010, tous les agents possèdent un ordinateur avec une installation standard et peuvent profiter de du dépôt central avec une multitude de logiciels lesquelles les utilisateurs peuvent installer sur demande.
- Conception et développement d'une nouvelle application permettant de gérer les chantiers sur le réseau routier national. L'application permet la planification et la validation des chantiers à plusieurs niveaux.

- Conception et mise en place d'un centre de secours avec une nouvelle infrastructure backup qui répond mieux aux besoins de l'infrastructure informatique.
- Installation et mise à jour des serveurs ArcGIS Server sur la version récente. Enrichissement et amélioration des fonctionnalités de notre « GIS Viewer » pour l'affichage des données géographique en interne.
- Remplacement systématique des compteurs de trafic par boucles avec des nouveaux modèles par radar.
- Etudes du trafic à des endroits critiques. Ces demandes viennent de l'administration mais aussi des communes et sont traitées par le Service Informatique et Gestion. Pour faire une telle étude, un ou plusieurs compteurs mobiles sont installés pendant une courte durée à un certain endroit. Les données récupérées permettent de faire des analyses journalières et hebdomadaires du trafic.
- Mise à jour du site internet de l'administration avec les données d'actualités.
- Refonte du site intranet de l'administration
- Création de différentes cartes à l'aide du système d'information géographique.

III LES BATIMENTS DE L'ETAT

1. Considérations générales

En ce qui concerne l'infrastructure immobilière de l'Etat, les activités du département des Travaux publics évoluent à un niveau élevé. Ces activités comportent l'entretien des bâtiments de l'Etat, leur modernisation et leur remise en état ainsi que la construction de nouveaux bâtiments et la rénovation fondamentale de bâtiments existants.

En 2010 l'administration disposait par le biais du fond d'entretien et de rénovation d'une tranche supplémentaire de budget de 55 millions d'euros dont 10 millions étaient prévus pour financer des projets en tant que aide anti-crise pour les PME. 27 millions d'euros étaient prévus pour garantir les travaux d'entretien, dont 7,2 millions pour l'entretien curatif, et 28 pour les travaux de remise en état et de modernisation.

Un budget de 6,6 millions d'euros était prévu pour l'acquisition de mobilier.

En 2010 le montant dépensé pour les projets d'aide aux PME se chiffrait à +/- 10,0 millions.

En ce qui concerne le programme d'investissement dont le financement est réalisé par le biais des fonds d'investissements publics administratifs, scolaires et sanitaires et sociaux, l'évolution des dépenses au cours de 3 dernières années est reprise au tableau ci-dessous.

Fonds d'investissements	2008	2009	2010
administratif	75.093.518	75.206.764	116.887.300
scolaire	111.820.495	71.455.890	60.078.819
sanitaire	14.160.946	10.084.614	12.461.795

Du tableau il ressort qu'au niveau administratif les liquidations ont de nouveau évolué vers le haut et ont tendance à évoluer à un niveau élevé avec notamment l'achèvement de la 1ière extension et la poursuite de la 2ième extension du Centre de Conférences à Luxembourg-Kirchberg, du Laboratoire National de Santé à Dudelange et l'achèvement des ateliers de l'Administration des Bâtiments Publics à Bourmicht qui

ont été inaugurés le 13 décembre 2010. Une importante mise en sécurité du Centre Pénitentiaire à Schrassig est en voie de réalisation ainsi que l'extension du Centre Pénitentiaire à Givenich (ferme Casel) et le réaménagement des Casernes militaires à Diekirch.

Au secteur scolaire au vu du surpeuplement des lycées de l'enseignement secondaire et secondaire technique, la construction de nouveaux bâtiments fonctionnels est une priorité absolue pour le département des travaux publics. Aussi bon nombre de projets ont été finalisés tels que l'extension du Lycée technique du Nord à Wiltz dont l'inauguration a eu lieu le 3 mai 2010, et le Lycée technique Mathias Adam à Pétange – annexe Jenker qui a ouvert ses portes pour la rentrée scolaire en septembre 2010, Un Lycée technique pour professions de santé, un Neie Lycée à Mersch et un Lycée technique à Junglinster sont en chantier.

Au niveau sanitaire et social il y a lieu de noter les constructions de CIPA's à Wiltz et Dudelange. Les travaux du dernier ont été finalisés en mai 2010.

Outre les fonds d'investissements publics, certains grands projets sont financés par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 permettant au Gouvernement d'acquérir certains immeubles (loi de garantie).

Il s'agit notamment de la mise à niveau des annexes ABC de la Cour de Justice des CE ayant débuté en 2010.

Pour l'année 2011 les dépenses prévisionnelles se chiffrent à 174,1 millions d'euros pour le secteur administratif, à 92,3 millions d'euros pour le secteur scolaire et à 22,6 millions d'euros pour le sanitaire et social.

A noter que depuis 1995, l'administration des Bâtiments publics dispose d'une cellule écologique dont la mission consiste principalement à veiller au respect des lois en rapport avec la protection de l'environnement et à promouvoir l'utilisation de procédés de construction écologiques.

Le lecteur trouvera un rapport détaillé de cette cellule ainsi que des activités des deux divisions de l'administration des Bâtiments publics dans les chapitres qui suivent.

2. Les grands travaux d'investissements

Pour ce qui est des principaux grands projets de construction de l'État réalisés à charge des Fonds spéciaux, la situation se présente comme suit :

2.1. SECTEUR ADMINISTRATIF

Projets votés et en voie de réalisation

Centre de conférences au Kirchberg (1ière extension) :

- Proposition d'adjudication pour travaux de peinture ;
- Marché négocié pour travaux de remplacement du tapis par du parquet ;
- Marché négocié pour la confection de cloisons et d'armoires intégrés ;
- Proposition d'adjudication pour fourniture de mobilier ;
- Marché négocié pour travaux de finition.

Centre de conférences au Kirchberg (2e extension) :

- Commande pour travaux de parachèvement ;
- Commande pour installation d'une cuisine ;
- Commande pour l'installation d'une centrale de surveillance centralisée ;
- Marché négocié pour l'installation multimédia et l'installation d'une centrale de traduction centralisée.

Ateliers centraux des Ponts et Chaussées à Bertrange :

- Achèvement des bâtiments B/C et D (phases 3b et 4) ;
- Début des travaux au bâtiment G (dernière phase).

Centre Pénitentiaire Schrassig – buanderie centrale :

- Travaux concernant la mise en place d'une nouvelle clôture de sécurité ;
- Travaux pour la mise en place d'un nouveau système de vidéosurveillance.

Ateliers et dépôts de l'administration des Bâtiments publics à Bertrange-Bourmicht :

- Travaux de gros œuvre ;
- Mise en place des installations techniques.

Justice de Paix Esch/Alzette :

- Travaux de gros œuvre ;
- Travaux relatifs aux installations techniques ;
- Début des travaux de parachèvement ;
- Attribution du marché de convecteurs ;
- Marchés pour la tour de refroidissement et la centrale de traitement.

Extension du bâtiment Konrad Adenauer Kirchberg :

- Début des forages piézométriques en septembre ;
- Travaux de terrassement ;
- Début des forages géothermiques.

Laboratoire National de Santé à Dudelange :

- Travaux de gros-œuvre ;

- Les travaux des installations techniques ont été adjugés ;
- Les travaux d'installation de mobilier et d'équipement de laboratoires ont été adjugés ;
- Les travaux pour l'installation d'un système de tri des déchets ont été adjugés ;
- Les travaux pour le gardiennage du chantier ont été adjugés ;
- Les travaux pour l'installation de chambres froides et d'incubation ont été adjugés.

Centre de Recherche Public Santé :
- Les travaux de transformation des terrasses pavillons provisoires ont été accordés ;
- Une nouvelle demande d'autorisation préalable a été introduite ;
- Le dossier commodo est en cours de finalisation.

Police Grand-Ducale Grevenmacher :
- Travaux de gros œuvre;
- Travaux d'électricité ;
- Travaux d'étanchéité des toitures ;
- Travaux de façade ;
- Début des travaux HVAC.

Dépôt des Ponts et Chaussées Remich :
- Travaux d'installations techniques ;
- Travaux de parachèvement ;
- Début des travaux des alentours.

Centre de Rétention pour Etrangers en Situation Irrégulière à Luxembourg Findel :
- Travaux de gros-œuvre d'isolation et d'étanchéité.

Projets votés par la loi budgétaire

- Poursuite des travaux d'agrandissement de l'Institut Viti-vinicole à Remich ;
- Travaux d'infrastructure au Centre Marienthal ;
- Travaux de réhabilitation au Ministère de l'Education Nationale ;
- Réhabilitation de la ferme Grisius à Lultzhausen : SN des sports ;
- Réaménagement de trois pavillons au Herrenberg à Diekirch ;
- Installation d'infrastructures modulaires pour le Centre de Recherche Public Santé ;
- Aménagement de la maison Eiffes pour le Centre national de Littérature à Mersch ;
- Réfection des toitures plates et béton du mur d'enceinte du centre pénitentiaire à Schrassig ;
- Transformation du musée « A Possen » à Bech-Kleinmacher ;
- Rénovation des bâtiments de la ferme Casel à Givenich ;
- Ecole Nationale des Sapeurs Pompiers à Niederfeulen : travaux de rénovation ;
- Construction d'un nouveau bâtiment pour la Police Grand-ducale à Strassen ;
- Construction d'un dépôt pour les Ponts et Chaussées à Walferdange ;

- Construction d'une unité de sécurité à Dreiborn ;
- Stand de tir Reckenthal extension ;
- Aménagement d'un centre d'accueil et d'un atelier thérapeutique au Château de Schoenfels ;
- Construction d'un Foyer pour Toxicomanes à Luxembourg ;
- Aménagement de l'Hôtel du Midi à Diekirch pour l'Administration de l'Eau ;
- Police Rédange : bâtiment administratif ;
- Ponts et Chaussées Windhof : ateliers et garages ;
- Ponts et Chaussées Echternach : nouvelle construction ;
- Haff Réimech ;
- Palais de Justice Diekirch : transformation ;
- Foyer Don Bosco ;
- Ponts et Chaussées Mersch : dépôt ;
- Pont Abbaye Neumünster ;
- Extension des Ponts et Chaussées Clervaux ;
- Ponts et Chaussées Grevenmacher : dépôt Potaschbierg ;
- Centre douanier Gasperich : nouvel atelier à 3 niveaux ;
- Police Lorentzweiler : Nouvelle construction ;
- Aménagement et extension du Musée de vin à Ehnen ;
- Administration des services de secours Luxembourg-Gasperich ;
- Bâtiment administratif pour la Police au Verlorenkost ;
- Service incendie et Sauvetage de l'Aéroport ;
- Laboratoire pour l'Asta et infrastructure à Gilsdorf ;
- Service Central des Imprimés à Leudelange ;
- Aménagement des « Rotondes » en espace culturel ;
- Centre de Production Artistique Bonnevoie ;
- Construction d'un nouvel hangar pour la protection civile à Lintgen ;
- Transformation de la maison Robert Schuman ;
- Police Wiltz ;
- Château de Colmar Berg construction d'un abri pour jardinier ;
- Château de Senningen : nouvelle annexe pour permanence des communications ;
- Centre pénitentiaire Schrassig : structures préfabriqués pour personnel ;

Projets en cours d'études

- Cité Policière au Verlorenkost : remise du concept d'assainissement énergétique / remise du dossier APS ;

- Nouvelle Bibliothèque Nationale à Luxembourg – Kirchberg : le site de Bricherhaff est définitivement retenu ;

- Centre de secours à Luxembourg-Gasperich : La convention Etat / Ville de Luxembourg a été signée / la Ville de Luxembourg a lancé les appels de

candidatures pour les missions du project manager et des ingénieurs en génie civil et technique ;

- Laboratoire de Médecine Vétérinaire et de l'Environnement à Dudelange : l'étude préliminaire a été finalisée et présentée à la CAC ;

- Laboratoire pour l'ASTA : le programme détaillé a été transmis à la CAC / une prise de position de la Chambre de l'agriculture est en attente ;

- Bâtiment du Service Incendie et Sauvetage à Findel : en attente du programme définitif du MDDI - Département des Transports ;

- Réhabilitation infrastructure Herrenberg : Autorisations environnement et permission de modification du cours d'eau accordée / autorisation de bâtir accordée ;

- Hall Logistique Herrenberg : Autorisation de bâtir / Finalisation dossier commodo - exploitation ;

- Construction d'un Foyer pour Toxicomanes à Luxembourg : Plaidoiries contre le jugement d'annulation de l'autorisation de bâtir.

Tableau : Total des dépenses liquidées au fonds d'investissements administratifs

Projets	2008	2009	2010 *
Abbaye Neumünster Grund	156,60	173,36	3,91
Abbaye Neumünster Pont Grund		0,23	0,08
Ambassade Bruxelles	371,06		
Aménagement paysager Parc 3 Glands	3.388,28	2.490,53	433,57
Ateliers centraux des Ponts et Chaussées à Bertrange	5.737,94	8.975,32	6.508,07
Ateliers et dépôts de l'administration des Bâtiments publics Bertrange	125,26	1.033,49	8.736,24
Bâtiment Konrad Adenauer Kirchberg	5.445,50	1.489,98	50,6
Bâtiment-tour Kirchberg –façades	7.366,42	4.041,80	265,68
Bibliothèque Nationale : extension	25,71		
Caserne militaire Diekirch	54,07		
Caserne militaire Diekirch infrastructure technique	95,74	154,08	2.524,62
Caserne militaire Diekirch Hall logistique	9,33	812,90	544,33
Centre d'accueil Réserve Mamerdall / Schoenfels		1,41	31,53
Centre de conférences Kirchberg (2e extension)	2.526,20	4.859,19	24.973,36
Centre de conférences Kirchberg : extension	21.676,81	20.545,90	30.779,27
Centre d'Education Dreiborn	40,95	156,20	605,23
Centre de Recherche Public Santé	0,02	404,95	750,12
Centre de Rétention pour Etrangers en situation irrégulière	146,81	812,35	4.818,87
Centre de secours Gasperich	129,55		
Centre Marienthal	119,19	854,58	69,23
Centre Marienthal – travaux d'infrastructure	228,71	401,54	81,32
Centre national de l'Audiovisuel, Dudelange	10.217,86	1.771,82	468,85
Centre national de littérature (Maison Eiffes) Mersch	586,96	365,91	225,72
Centre pénitentiaire à Schrassig : extension	363,15	142,72	84,23
Centre pénitentiaire à Schrassig transformations	61,81	2.662,51	2.015,64
Centre pénitentiaire Givenich (extension)	947,60	529,51	52,23
Centre de Production Artistique			173,00
Chambre des Députés	188,00		312,89
Champ de tir Reckenthal (extension)	131,97	82,63	169,06
Château de Berg			142,55
Château Roebe Larochette	548,12		
Cité policière Luxembourg	17,49	50,95	87,01

Cour de Justice des C.E. – désamiantage mise en conformité	1.057,95	1.672,11	2.412,91
Cour des Comptes des C.E. (2e extension)	431,08	292,50	1,29
CRP Santé (pavillons)	27,27	20,71	
Eaux et Forêts Ellergronn Esch/Alzette	415,41		
Ecole Sapeurs – Pompiers Niederfeulen	143,83	3,58	26,16
Ferme Casel Givenich	500,47	1.022,65	1.297,23
Ferme Grisius Lultzhausen	1.373,92	884,39	1.145,49
Foyer pour toxicomanes	55,46	26,93	79,81
Foyer Don Bosco		27,64	76,99
Garage des forces de l'ordre	782,28		
Gendarmerie - Douanes Mersch	64,41	90,54	
Gestion de l'Eau	5,64	11,46	63,71
Haff Réimech	20,64	247,40	113,12
Hémicycle Kirchberg – mise à niveau			239,99
I.N.S. réfection pelouse	1.016,66	280,88	
Immeuble Printz-Rischard		654,78	
Institut Viti-vinicole Remich	294,66	674,98	1.206.45
Justice de Paix Esch/Alzette	276,66	1.061,19	4.101.23
Laboratoire de l'Etat	1.456,02	5.787,74	9.160.85
Laboratoire vétérinaire et eau (2ième phase)	10,58	565,75	447.64
Laboratoire pour l'ASTA		334,59	324.33
Maison d'arrêt Sanem	13,02	85,55	35.37
Maison d'Enfants à Schifflange	106,78		
Maison R Schuman – transformation			40.08
Ministère de l'Éducation Nationale	475,10	1.214,58	1.770.71
Musée « A Possen »	95,61	466,38	350.44
Palais de Justice Diekirch			5.75
Parc Hosingen (2e phase)	2.694,10	1.546,16	301.90
Police Grevenmacher	705,20	1.198,64	1.088.38
Police Strassen	76,18	219,19	788.36
Ponts et Chaussées Muhlenbach/Bereldange	24,34		761.96
Ponts et Chaussées Remich : Hangar	479,32	841,40	3.768.44
Prison Schrassig – réfection des toitures	902,85	478,90	823.74
Réaménagement de 3 pavillons Herrenberg	436,56	1.055,51	790.06
Rotondes à Luxemboug/Bonnevoie – aménagement en espace culturel		38,12	22.46
Salle de concerts, Kirchberg	387,89	211,66	608.85
Ponts et Chaussées Mersch		63,79	102.88
Ponts et Chaussées Dépot Walferdange		1.309,73	
Police Lorentzweiler		2,01	0.81
Autres projets en élaboration	56,52	1,46	22.70
Total	**75.093,52**	**75.206,76**	**116'887.30**

* Remarque : Chiffres 2010 non définitifs ; exercice budgétaire non clôturé en milliers d'euros

2.2. SECTEUR SCOLAIRE

Projets votés et en voie de réalisation

Internat Public à Diekirch :

- Début des travaux de stabilisation du talus.

Lycée du Nord Wiltz (2e phase) :

- Les ateliers menuiserie ont été mis en service ;
- Les travaux d'aménagement extérieurs sont en cours ;
- Reste à publier la soumission pour le grand auvent à l'entrée du site.

Lycée technique Esch/Alzette – Lallange :

- Les derniers réglages et ajustages des installations techniques sont en cours.

Lycée technique Mathias Adam Pétange :

- Travaux d'optimisation et de finition : dernières réceptions.

Lycée technique Nic Biever Dudelange :

- Travaux de finition et de réglage ;
- Les 3 pavillons provisoires ont été démontés ;

Lycée technique et internat Redange/Attert :

- Diverses mises au point.
- Installation d'un atelier « équipements énergétiques et techniques des bâtiments ».

Lycée technique à Junglinster :

- Autorisation délivrée pour la construction d'un hall de stockage pour copeaux de bois ;
- Travaux de terrassement ;
- Soumission gros œuvre clos en cours d'analyse ;
- Mise en soumission des installations techniques pour les techniques de piscine.

Lycée technique Mathias Adam – annexe Jenker à Differdange :

- Travaux de gros-œuvre achevé au bâtiment A B et C ;
- Travaux de toiture, d'installations techniques, de façades et de parachèvements en cours au bâtiments A,B et C ;
- Travaux des aménagements extérieurs.

Classes supplémentaires pour le Lycée Technique d'Ettelbrück à Diekirch :

- le bâtiment a été réalisé dans une très bonne qualité et dans des délais exceptionnels (4 mois).

Ecole Européenne l Hall de Sport :

- Des panneaux acoustiques ont été installés pour améliorer l'acoustique des salles.

Deuxième Ecole Européenne :

- Les travaux de gros-œuvre sont terminés ;
- Les travaux de menuiserie extérieure et les installations techniques sont en cours ;
- Les travaux d'aménagement extérieurs ont débuté.

Projets votés par la loi budgétaire

- Lycée Hubert Clement à Esch /Alzette. Réaménagement ;
- Lycée technique pour Professions de Santé à Ettelbruck ;
- Transformation de la salle des sports et de la piscine pour le Lycée technique Ettelbruck ;
- Athénée à Luxembourg - structure temporaire ;
- Réhabilitation de la cuisine et extension de la structure d'accueil pour le Lycée technique des Arts et Métiers : construction d'un restaurant scolaire, d'un hall des sports, d'un parking et d'une cage d'escalier ;
- Rénovation des façades vitrées et vestiaires au Centre national sportif Kirchberg ;
- Réaménagement partiel du Centre d'éducation différenciée ;
- Installation de mesures de sécurité au Lycée technique à Grevenmacher ;
- Mise en conformité de la cuisine du Lycée hôtelier à Diekirch ;
- Centre de logopédie : mise en conformité ;
- Lycée Sports-Etudes Luxembourg;
- Lycée Technique pour Professions de Santé (Sud) : pavillon préfabriqué ;
- Lycée Technique Dudelange (annexe) : hall des sports ;
- Lycée de la 2ième Chance à Luxembourg;
- Uni Luxembourg : transformation ancienne Ecole Américaine ;
- Lycée Technique Mathias Adam Pétange : démolition de l'ancien bâtiment.

Projets en cours d'études et de réalisation

Extension du Lycée Technique de Bonnevoie :

- Proposition de bureaux pour les missions d'architectes et d'ingénieurs.

Lycée Clervaux :

- Début de planification de l'APS.

Ecole de la 2ième chance :

- Présentation et adaptation de l'APS.

Nordstad-Lycée Ettelbrück :

- Désignation maîtrise d'œuvre.

Lycée Technique Agricole à Gilsdorf :

- Le projet de loi définitif est en voie de finalisation ;
- Les demandes d'autorisations ont été introduites ;
- L'autorisation pour construction en Zone verte a été délivrée ;

Lycée Technique pour Professions de Santé à Bascharage :

- Une pré-étude pour implanter le Lycée dans l'école existante « Cito » a été entamée ;

Lycée technique pour Professions de Santé :

- Projet de loi a été voté le 14 juin 2007 ;
- Le projet est en attente d'une décision concernant le Foyer pour Toxicomanes.

Tableau : Total des dépenses liquidées au fonds d'investissements scolaires

Projets	**2008**	**2009**	**2010 ***
2e Ecole Européenne Mamer	2.836,29	454,95	
Athénée : réhabilitation salle des fêtes	58,19		
Athénée : structure temporaire			506.31
Athénée : rénovation	282,60	12,46	607.78
Centre d'Education différenciée Esch/Alzette	116,26		
Centre de Logopédie – remise en état	74,13	291,81	457.95
Centre de Logopédie – nouvelle construction			11.80
Ecole de la 2ième chance Hamm			95.29
École européenne primaire et secondaire au Kirchberg : Construction	287,52		
Ecole Européenne : hall des sports		1.634,18	580.70
Internat Diekirch	552,98	360,72	243.19
Lycée classique Diekirch : extension et transformation	2.027,06	2.020,53	188.55
Lycée de garçons Luxembourg : réaménagement	29,92	89,20	397.89
Lycée et Collège Vauban : structures provisoires		52,75	
Lycée Mamer	698,97	46,43	43.48
Lycée R. Schuman (cafétéria, bibliothèque, struct, accueil, parking)	1.555,31	339,90	
Lycée techn, J. Bech Grevenmacher : modernisation anc. bâtiment	64,67		
Lycée technique des Arts et Métiers : cuisine et structure d'accueil	43,51	327,68	21.04
Lycée technique du Centre : pavillon	303,38	258,92	65.26

provisoire			
Lycée technique du Centre : construction hall sports et extension			8.63
Lycée technique du Nord Wiltz (2e phase)	11.928,55	10.552,92	5.391.61
Lycée technique Esch/Lallange	16.217,25	23.174,26	29.943.05
Lycée technique Esch/Raemerich	797,60	156,60	48.73
Lycée technique et internat à Redange	30.399,71	5.958,38	2.309.96
Lycée technique hôtelier Diekirch :cuisine	32,08	51,09	11.33
Lycée technique Joseph Bech, Grevenmacher (extension et hall sportif)	53,34	172,00	5.56
Lycée technique Joseph Bech, Grevenmacher (transformation)	81,24	184,51	425.46
Lycée technique Junglinster	1.162,90	855,73	2.065.55
Lycée technique Mathias Adam : modernisation annexe Jenker	2.978,50	4.374,12	8.375.60
Lycée technique Mathias Adam, Pétange	29.990,08	9.754,58	2.748.54
Lycée technique Michel Lucius : nouvelle aile	198,77		
Lycée technique Michel Lucius : nouvelle construction			16.68
Lycée technique Nic Biever Dudelange : extension	3.811,34	8.930,23	2.736.00
Lycée technique Nic Biever Dudelange : hall sportif			70.97
Lycée technique pour professions de santé Bonnevoie	507,98	179,92	84.56
Lycée technique pour professions de santé : pavillons	4,97		
Lycée technique pour professions de santé Ettelbrück			102.80
Lycée technique pour professions de santé Sud			8.85
Piscine olympique : façades vitrées, vestiaires	4.699,61	291,90	561.13
Neie Lycée Luxembourg à Mersch	5,08		
Lycée technique agricole Gilsdorf	20,70	781,16	1.076.11
Lycée technique Clervaux		87,65	137.92
Lycée Hubert Clement – nlle construction		33,19	425.43
Lycée Sports-Etudes			305.10
Autres projets en élaboration		28,12	
Total	**111.820,49**	**71.455,89**	**60.078.81**

* Remarque : Chiffres 2010 non définitifs ; exercice budgétaire non clôturé en milliers d'euros

2.3. SECTEUR SANITAIRE ET SOCIAL

Projets votés et en voie de réalisation

Centre Intégré pour Personnes Agées à Wiltz :

- Les travaux d'installation de mobilier sur mesure et de mobilier/équipement de cuisine ont été adjugés ;
- Les travaux de menuiserie intérieure en bois, de serrurerie/ferronnerie intérieure, de menuiserie métallique intérieure et d'aménagements extérieurs sont en cours.

Projets votés par la loi budgétaire

- Remise en état du building au CHNP à Ettelbruck ;
- Valeriushaff à Tandel ;
- Aménagement d'un centre d'accueil pour réfugiés au Marienthal ;
- Adaptation du projet SERVIOR au CIPA à Niedercorn ;
- Transformation du Foyer Eislécker Héem à Lullange ;
- Mise en conformité de la cuisine centrale du Domaine Thermal Mondorf ;
- Aménagement d'un centre d'accueil pour réfugiés à Waldhaff ;
- Mise en conformité du Centre Emile Mayrisch pour la Fondation Kraitzbierg à Dudelange ;
- Transformation du CIPA Echternach et création d'une cuisine de production,
- Aménagement immeuble Femmes en détresse : immeuble rue Rollingergrund, 153, Luxembourg;
- Construction d'un Internat socio-familial (anc. CNA) à Dudelange ;
- Réhabilitation du pré-barrage du Pont Misère ;
- Réhabilitation du pré-barrage de Bavigne ;
- Réhabilitation des barrages secondaires de la Haute-Sûre.

Tableau : Total des dépenses liquidées au fonds d'investissements sanitaires et sociaux

Projets	**2008**	**2009**	**2010 ***
Adaptation projet Servior CIPA Niedercorn	245,99	253,35	
Barrage Esch/Sûre (2e phase)		6,44	2.68
Barrage Rosport – réhabilitation	52,99		394.71
Centre d'accueil pour réfugiés Marienthal	2'730,29	716,24	413.60
CIPA Dudelange	3'115,72	3.455,87	1.324.54
CIPA Echternach	9,05	69,61	68.67
CIPA Wiltz	6'098,12	3.967,61	8.940.25
CMD – Kraitzbierg Dudelange	15,71	3,77	
Femmes en détresse, rue Glesener	14,64	93,04	
Femmes en détresse, rue de Rollingergrund			93.65
Foyer Eislecker Héem Lullange	863,67	1.097,42	997.73
Hôpital neuropsychiatrique : remise en état	533,72	212,22	
Internat socio-familial Wiltz	445,70	45,21§	
Parc Hôtel Mondorf cuisine centrale	35,35	10,26	195.90
Réhabilitations barrages secondaires Haute-Sûre		138,65	
Réhabilitations pré-barrage Pont Misère			27.94
Valeriushaff Tandel (2e phase)			2.14
Autres projets achevés		14,95	
Total	**14'160,95**	**10.084,60**	**12.461,79**

* Remarque : Chiffres 2010 non définitifs ; exercice budgétaire non clôturé en milliers d'euros

2.4. PROJETS FINANCÉS EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DE LA LOI MODIFIÉE DU 13 AVRIL 1970

Cité judiciaire Luxembourg, plateau St. Esprit Luxembourg:

- Différents travaux de modification et de transformation demandés par les services de la justice ;
- Différents travaux de finition ;
- Travaux de transformation du pavillon hébergeant les ascenseurs « Grund » et « Parking St Esprit » ;
- Les travaux relatifs aux alentours sont en cours ;
- Les différentes œuvres d'art viennent d'être installées.

Palais de la Cour de Justice des C.E. (4e extension) :

- Différents travaux de finitions, d'adaptation, d'optimisation et de réglage sont actuellement en cours ;
- Travaux de gros-œuvre relatifs à la phase « CJ4bis » ;
- Réception des différents travaux.

Palais de la Cour de Justice des C.E. (mise à niveau des annexes A,B,C) :

- L'autorisation de construire a été accordée par la Ville ;
- Lancement des soumissions pour nettoyage de chantier et déchetterie, gardiennage installation de chantier, gros-œuvre clos et couvert et façades ;
- Lancement des soumissions ascenseurs et élévateurs, multimédia.

Cour des Comptes européennes (2e extension) :

- Début des travaux de gros- œuvre;
- Attribution des marchés pour ascenseurs, façades et menuiserie extérieure, toiture et étanchéité.

Deuxième Ecole Européenne à Bertrange/Mamer :

- Les travaux de gros-œuvre sont terminés ;
- Les travaux de menuiserie extérieure et les installations techniques sont en cours ;
- Les travaux d'aménagement extérieurs ont débuté.

3. Les travaux de modernisation et de remise en état

3.1. LES PROJETS FINANCÉS PAR LE FONDS D'ENTRETIEN

MINISTERE D'ETAT

Hôtel de la Chambre des Députés, Luxembourg
- Changement de fenêtres et divers autres travaux.

Château de Berg
- Travaux d'agrandissement et de modernisation du local des jardiniers ;
- Divers travaux des alentours.

Palais Grand-Ducal
- Contrôle des fixations de lustres au 2ème étage.

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE L'IMMIGRATION

Ambassade Athènes
- Divers travaux de remise en état et de modernisation.

Ambassade Bruxelles
- Travaux d'adaptation à la nouvelle résidence.

Ambassada Genève – résidence (maison Bessling)
- Modernisation de la chaufferie.

Ambassade Madrid, résidence
- Modernisation d'un immeuble nouvellement acquis pour y loger la résidence.

Représentation permanente à New York
- Travaux d'adaptation à la nouvelle résidence.

Ambassade Prague, résidence
- Transformation de l'immeuble pour les besoins de la nouvelle chancellerie.

Ambassade, résidence et chancellerie Varsovie

- Travaux de remise en état et d'adaptation.

Réservoir d'eau - Botterweck, Diekirch
- Remise en état du chemin d'accès.

Champ de tir Bleesdall / Hoscheid
- Mise en place de support préfabriqués en béton armé pour les cibles du typ « POP UP »

Camp militaire Waldhof
- Rénovation de la cave à cause d'inondation régulière à Waldhof.

Caserne militaire Diekirch
- Extension de la centrale téléphonique et remise en état de l'onduleur au bâtiment 01 – commandement ;
- Réaménagement de la cave 6 au bâtiment 21 ;
- Remise en état de l'installation électrique au bâtiment 32- mess des officiers ;
- KYOTO - Etude assainissement énergétique ;
- Raccordement de divers pavillons au chauffage urbain.

Ecoles Européennes – Luxembourg
- Remise en état des aménagements extérieurs ;
- Remise en état des installations électriques et des lampes de secours ;
- Remise en état des jeux, réfection des escaliers en bois au bâtiment Maternelle ;
- Installation d'une climatisation dans les locaux serveurs ;
- Réfection des chapes au r-d-ch et du 2^{e} étage, réparation de la structure de plancher et de l'amphithéatre, amélioration de l'éclairage et ventilation du local serveur au bâtiment secondaire ;
- Extension du réseau informatique et électrique à la salle de musique ;
- Rajout de caillebottis sur les cour anglaises, consolidation du sol pour livraisons, transformation du système de fermeture des sanitaires, conformisation de certains jeux extérieurs.

Ancien immeuble Commerzbank (MAE)
- Installation d'un système d'humification sur la ventilation.

Hôtel St. Maximin (MAE)
- Extension de la détection incendie.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE, DE LA VITICULTURE ET DU DEVELOPPEMENT RURAL

Bâtiment administratif et 2 logements à Hollenfels
- Remise en état réseau d'évacuation des eaux pluviales.

Kuelbecherhaff à Hollenfels- Centre d'élevage porcin

- Remise en état des installations de production et de distribution d'eau potable.

Laboratoire de contrôle et d'essais ; Ettelbruck

- Remise en peinture de la salle cartographie 012 et 016 au rez-de-chaussée.
- Isolation d'une partie de la toiture des combles.
- Création d'un nouvel emplacement pour la distribution de gaz.
- Création d'un bureau pour la certification de semences aux combles.

Service technique agricole ; Luxembourg

- Remise en état de la cage d'escalier et du couloir au 1er étage et rafraichissement de plusieurs bureaux ;
- Remplacement d'une porte de garage et remise en état du portique d'accès au site.

MINISTERE DE LA CULTURE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE

Abbaye de Neumünster – Centre Culturel de Rencontre

- Renforcement de la climatisation pour local informatique.

Bâtiment des Archives Nationales

- Raccordement à la cogénération de la cité judiciaire.

Bâtiment administratif – Instituts et Services Culturels

- Remise en état des locaux.

Bibliothèque Nationale

- Installation d'un système de surveillance du parvis devant la Bibliothèque nationale.

Château de Wiltz

- Remise en état des alentours et des murs de soutènements ;
- Remplacement du revêtement de la scène et de la sous-construction en bois pour le théâtre en plein air ;
- Taille de réduction partielle d'arbres.

Centre National de Littérature Mersch – annexe (Maison Servais)

- Remplacement de la centrale alarme-incendie et alarme-intrusion.

Eglise Protetante, Luxembourg

- Modernisation de l'ascenseur.

Musée d'Histoire et d'Art ; Luxembourg

- Entretien de l'éclairage des mains courantes du MNHA ;

- Travaux sur 6 vitrines.

Musée d'Histoire et d'Art ; Dalheim
- Démolition de la liaison entre le hangar de l'état et le hangar du voisin (réfection de la façade).

Séminaire (Centre Jean XXIII) ; Luxembourg
- Remise en état de la cuisine.

Service des Sites et Monuments Nationaux
- Travaux de menuiserie.

Université de Luxembourg
- Installation de garde-corps escaliers extérieurs.

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DU COMMERCE EXTERIEUR

STATEC
- Remplacement des stores antisolaires intérieurs à commande manuelle par des stores plus opaques.

MINISTERE DES CLASSES MOYENNES, DU TOURISME ET DU LOGEMENT

Musée A Possen - Waistuff; Bech-Kleinmacher
- Aménagement douche et vestiaires pour le personnel de la Wainstuff.

MINISTERE DE L'EGALITE DES CHANCES

Centre pour femmes, familles et familles monoparentales
- Transformation des installations techniques de l'ancienne salle de bains en bureau et remplacement des fenêtres.

MINISTERE DES FINANCES

Administration des contributions directes ; Ettelbrück
- Travaux d'installations électriques.

Bureau des Douanes et Accises (bureau de recette) ; Schengen
- Renforcement du raccordement au reseau electrique (63a).

Loués á un tiers ; Luxembourg
- Enlèvement et installation d'une nouvelle chaudière ;
- Remplacement du revêtement de sol ;

- Remplacement d'une borne défectueuse ;
- Remise en état de la maison.

Loués á un tiers (Tour Porte Eich); Luxembourg
- Remplacement chaudière et boiler.

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Athénée de Luxembourg –hall sportif
- Fourniture et montage d'un tableau électrique (modification des alimentations existantes) ;
- Remplacement des vitrages pour le hall sportif (dû au vandalisme).

Athénée de Luxembourg
- Travaux de modernisation de l'installation de chauffage (école) ;
- Remise en état de la salle de préparation des professeurs du département biologique 2^{ième} étage ;
- Rénovation salle de lecture.

Centre d'Education Différenciée Redange-sur-Attert
- Isolation de la Tuyauterie du chauffage.

Centre d'Education Différenciée d'Esch/Alzette
- Transformation du logement de service ;
- Diverses remises en état de la piscine.

Centre d'Education Différenciée et de Propedeutique Professionnelle ; Warken
- Création de deux nouveaux bacs à sable.

Centre National de Formation Professionelle Continue (Belval) ; Esch-sur-Alzette
- Transformation du salon coiffure.

Centre National de Formation Professionelle Continue; Esch-sur-Alzette
- Diverses adaptations aux réseaux des installations thermiques (comptage) et sanitaires ;
- Remplacement des extincteurs CO^2 et révision des coupoles de désenfumage ;
- Mise en conformité de l'installation de gaz au labo (rap. Luxcontrol).

Centre National de Formation Professionelle Continue ; Ettelbruck
- Mise en conformité du dépôt à gaz.

Institut pour infirmes moteurs cérébraux (IMC); Luxembourg
- Installation d'un paratonnère ;
- Aération du local technique de la piscine ;
- Remplacement des tuyaux d'alimentation d'eau.

Lycée technique de Bonnevoie ; Luxembourg

- Réparation et révision des tableaux ardoises dans les salles de classe ;
- Réfection du carrelage extérieur (bordure autour bâtiment).

Lycée technique du Centre ; Luxembourg

- Mise en conformité des fenêtres des ailes B et C ;
- Remplacement du compresseur central pour air comprimé.

Lycée technique Mathias Adam, Pétange

- Diverses transformations suite au déménagement du Lycée Jenker à Pétange.

Lycée technique Michel Lucius - centre sportif

- Nettoyage du hall sportif suivant rapport du Dr Goerens de la Direction de la Santé.

Lycée technique pour professions de santé (container)

- Cloisonnement pour 2 salles de reunions supplementaires au couloir au rez-de-chaussées et 1 étage.

Ecole de commerce et de gestion ; Luxembourg

- Réfection de l'étanchéité des parkings d'autobus ;
- Renouvellement des revêtements de sol des corridors et des passerelles du bâtiment reliant l'ancien et le nouveau bâtiment au 1er étage ;
- Agrandissement de la caféteria et élimination de la salle de régie.

Institut National des Langues

- Remplacement de la centrale téléphonique ;
- Travaux de nettoyage "Graffiti" et peinture antigraffiti ;
- Travaux d'étanchéité entre 2 cours anglaises.

Lycée Sports – études ; Luxembourg

- Aménagement d'une cafetéria ;
- Installation d'un container frigorifique.

Lycée classique Diekirch - annexe Mersch

- Mise en conformité du stockage de fuel ;
- Mise en sécurité des installations d'éclairage de séjour ;
- Remise en état de la régulation (ventilation, circuits des radiateurs et production d'eau chaude) aile internat ;
- Installation de deux cassettes eau glacée (concierge).

Lycée de garcons Luxembourg – bâtiment des sports

- Mise en conformité du mur d'escalade.

Lycée Hubert Clement Esch-sur-Alzette

- Transformation des salles travaux pratiques et chimie.

Lycée Michel Rodange ; Luxembourg

- Remise en état de l'auditoire chimie (2e étage ;)

- Remise en état de la toiture.

Lycée Robert Schuman-ancien bâtiment ; Luxembourg
- Remise en état des planchers.

Lycée Robert Schuman-nouveau bâtiment ; Luxembourg
- Travaux accessoires au remplaçement des anciennes fenêtres.

Lycée technique agricole ; Ettelbruck
- Remplacement des fenêtres vétustes et non isolées suivant accord Kyoto.

Lycée technique des Arts et Métiers ; Luxembourg
- Mise en conformité du poste de transformation moyenne tension ;
- Renouvellement de 3 toits plats y compris travaux accessoires ;
- Mise en conformité du revêtement mural du hall sportif sur une hauteur de 3 mètres.

Lycée technique de Raemerich; Esch-sur-Alzette
- Révision des portes de secours ;
- Réaménagement bureaux pour la direction et salles de réunion.

Lycée technique d'Ettelbruck
- Remise en état de l'auditoire « Physique » ;
- Remplacement partiel de la toiture plate ;
- Isolation de la tuyauterie.

Lycée technique hôtelier Alexis Heck; Diekirch
- Renouvellement des installations électriques de sécurité.

Lycée technique Joseph Bech; Grevenmacher
- Travaux de gros-œuvre, de menuiserie métallique, travaux de menuiserie en bois pour garantir la sécurité des écoliers ;
- Remplacement des radiateurs électriques provisoires de l'ancien bâtiment.

Lycée technique Josy Barthel Mamer
- Contrat d'exploitation relative aux installations techniques et d'ouvrage.

Lycée technique Nic Biever - Bâtiment Wolkeschdall; Dudelange
- Aménagement et modernisation de l'ancienne salle de musique en salle polyvalente.

Lycée technique pour professions de santé (container)
- Aménagement d'une douche.

Nordstaad Lycée ; Diekirch
- Révision des fenêtres.

Lycée classique - Orangerie, Echternach
- Travaux de menuiserie intérieure et travaux de peinture.

Service de Guidance pychopédagogique, Remich

- Renforcement des poutrelles portantes métalliques rouillées de la dalle du rez-de-chaussée par des poutrelles métalliques supplémentaires.

MINISTERE DE LA FAMILLE ET DE L'INTEGRATION

A.P.E.M.H. Foyer; Bettange/ Mess

- Remplacement des batteries éclairage de secours des bâtiments A,C et D ;
- Remplacement du centrale éclairage de secours ;
- Rénovation de l'étable lapin (300 m2) ;
- Remise en état du bassin de rétention des eaux de pluie.

Foyer Ulysse ; - Luxembourg

- Adaptation des installations sanitaires suite à la contamination légionelles.

Ancien institut Heliar + annexe (centre pour immigrés) ; Weilerbach

- Elimination d'une cheminée vétuste, revêtement en ardoises de la cheminée restante ;
- Renouvellemnt conduite 2 fils au niveau des couloirs des étages et combles ;
- Installation d'une nouvelle cuisine ;
- Aménagement des douches.

Centre intégré pour personnes âgées (CIPA) ; Bofferdange

- Remise en état des toitures plates ;
- Remplacement du central détection incendie, travaux de chauffage et enlèvement des cheminées caduques ainsi que remise en état de la toiture de la maison de maître.

Centre intégré pour personnes âgées (CIPA) ; Echternach

- Réfection de la toiture de l'ancien (ardoises) et du nouveau bâtiment (zinc).

Centre intégré pour personnes âgées (CIPA-SERVIOR) ; Differdange

- Remplacement de l'ascenseur 6 personnes.

Centre intégré pour personnes âgées Dudelange-ancien bâtiment "aile 1975"

- Réfection des carrelages.

Centre intégré pour personnes âgées Rumelange

- Mise en conformité de 4 tableaux électriques.

Centre pour enfants – Kannervilla ; Ettelbreck

- Remise en état de la toilette au 1ier étage.

Centre socio-éducatif ; Schrassig

- Raccordement de la chaufferie à l'installation de biométhanisation de M. Fohl (échangeurs...).

Centre socio-educatif Dreiborn
- Travaux d'installation de fenêtres et de couverture au bâtiment de direction ;
- Transformation de la toiture à cause de problèmes statiques.

Foyer de l'amitié (APEMH) ; Mondorf
- Renforcement du raccordement au réseau électrique.

Foyer de la Vallée, Sandweiler
- Travaux de sécurisation des alentours et transformations à l'intérieur du foyer.

Foyer pour Enfants (Janosch), Belvaux
- Travaux de peinture au sous-sol.

Foyer pour Immigrés, Lamadelaine
- Remplacement de 4 chaudières.

Foyer pour Immigrés, Luxembourg
- Remplacement chaudière, boiler, brûleur, cheminée, réservoir.

Internat St Joseph Ettelbrück
- Redressement des désordres statiques ;
- Réfection des consols en dessous du pignon pour garantir la stabilité du bâtiment et refixation des fenêtres ;
- Transformation de la grande salle au troisième étage en 8 chambres individuelles y compris remise en état des vestiaires.

Ligue HMC, Capellen
- Réparation de la toiture plate sur les ateliers.

Maison de soins , Vianden
- Installations électriques ;
- Honoraires pour la coordination des travaux de mise en sécurité.

Pro Familia ancien bâtiment, Dudelange
- Réfection partielle de la façade.

Valeriushaff, Tandel
- Remise en état de l'installation de chauffage KYOTO.

MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Pisciculture ; Lintgen
- Remise en état de 3 bureaux, de la cage d'escalier et de la salle de conférence du bâtiment central (infiltrations) ;

- Installation de deux chaudières à gaz.

Administration de la Gestion de l'Eau-Service Régional Nord ; Diekirch
- Remise en état du pallan ;
- Remise en peinture des bureaux.

Police Commissariat Esch/Alzette-Nord ; Esch-sur-Alzette
- Création d'un SAS d'entée.

Police; Harlange
- Remplacement de la chaudiere ;
- Modification de la canalisation.

Police ; Bertrange
- Remplacement chauffage, tuyauterie, boiler et révision cheminée.

Police ; Luxembourg
- Nouveau Data Center.

Police (commissariat de proximite) Steinfort
- Remise en état de la ferblanterie des garages.

Police Remich
- Aménagement des dalles en béton armé au 1er étage (chambres).

Police Roodt/Syre
- Remise en etat du logement ESPEN à cause de problèmes de moisissure (danger pour la santé) et réfection d'un mur en pierres naturelles.

Police ; Vianden
- Remplacement de l'installation de chauffage ;
- Remise en état des parkings devant le bâtiment.

Police - Walferdange
- Remise en état des accès et aires de parkings du commissariat de proximité de la police.

Police (champ de tir) ; Reckenthal
- Isolation des bureaux: faux-plafond ;sas; travaux électriques.

Villa Hartmann (Ecole de police) ; Luxembourg
- Travaux aux installations sanitaires.

MINISTERE DE LA JUSTICE

Aeroport Findel Terminal A – Police ; Findel
- Aménagement de nouveaux bureaux et d'une salle de réunion.

Centre pénitentiaire ; Schrassig

- Dernière phase : installation de l'éclairage de secours, travaux d'adaptation et d'entretien de l'installation sanitaire,des installations électrique, du chauffage,de la ventilation et du câblage informatique ;
- Nouvelle centrale téléphonique (soumission) ;
- Extension du système de gestion du bâtiment et de sécurité.

Centre pénitentiaire agricole ; Givenich

- Refection d'une toiture plate en Wolfin.

Justice de paix ; Luxembourg

- Recyclage du mobilier vétuste.

Tribunal de commerce ; Luxembourg

- Remise en état de l'entrée principale.

MINISTERE DE LA SANTE

Direction et Ministère de la Santé (Villa Louvigny) ; Luxembourg

- Transformation du réfectoir et des salles de musique en salles de conférence.

Centre thérapeutique pour toxicomanes Manternach - Annexe ; Rosport

- Remplacement du plafond vétuste dans la salle de réunion.

Foyer de Jour pour Pesonnes Agées Handicapées ; Mondorf

- Remise en etat du batiment " ecole " et refection de la toiture.

Foyer pour anciens toxicomanes (annexe ct Manternach), Moersdorf

- Travaux d'adaptation des tuyauteries de cave.

DEPARTEMENT MINISTERIEL DES SPORTS

Centre national sportif et culturel (piscine olympique) ; Luxembourg

- Divers travaux de contrôle statique.

Institut national des Sports; Luxembourg

- Réfection du sol en parquet.

Centre National d'Escrime ; Luxembourg

- Remise en état des douches vestiaires escrime.

MINISTERE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES

DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT

Eaux et Forêts ; Marienthal

- Reconstruction et stabilisation du mur de soutènement écroulé.

Eaux et Forêts ; Senningerberg
- Remplacement de la boite à fusibles avec distribution après dégâts de foudre ;
- Aménagement et raccordement d'un nouveau système de canalisation.

Ancien Zoo de Senningen ; Senningen
- Démolition des anciens bâtiments.

Eaux et Forêts ; Waldhof
- Tranchée conduite d'eau.

DEPARTEMENT DES TRANSPORTS

Ancien bâtiment NORDEA – Division de l'aviation civile
- Installation d'un système pour la gestion horaire.

Service de contrôle de la circulation aérienne (tour de contrôle)
- Nouvelle climatisation pour le bâtiment tour de contrôle.

Service de la Navigation (éclusiers) ; Stadtbredimus
- Remise en état d'un logement de service.

Ancien Zoo de Senningen
- Travaux de déblayage – risques d'accident sur ruines ;
- Démolition anciens bâtiments (état de délabrement avancé et dangereux).

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

Administration des Ponts et Chaussées ; Redange-sur-Attert
- Signalisation des bureaux.

Ponts et Chaussées Bertrange
- Gestion horaire et contrôle d'accès pour le site.

Ponts et Chaussées Esch-sur-Sûre
- Remise en état des locaux sanitaires.

Ponts et Chaussées ; Grevenmacher
- Remplacement de fenêtres et de portes extérieures et intérieures ;
- Transformation de la cave pour éviter l'inondation ;
- Remise en état de la porte principale.

Ponts et Chaussées Luxembourg
- Réfection de l'étanchéité de la terrasse du bâtiment « Direction ».

Administration des Bâtiments Publics – annexe rue Large ; Luxembourg

- Nouvel central téléphonique Alcatel-Lucent.

Administration des Bâtiments Publics – Direction DTN ; Luxembourg

- Réaménagement d'un bureau ;
- Réfection de la couverture à l'entrée du bâtiment et de la façade.

DIVERS MINISTERES

Luxembourg - ascenseur Grund

- Divers travaux d’entretien.

Luxembourg- Fontaine (sortie tunnel du St. Esprit)

- Remplacement des pompes, de la régulation et aération.

Centre Administratif; Ettelbrück

- Remise en peinture de la cage d'escalier.

3.2. LE COMITÉ DE GESTION DU FONDS D'ENTRETIEN

Le comité de gestion du fonds d'entretien et de rénovation a été créé par l'article 40 V de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2007.

Le comité est composé de cinq membres relevant du Département des Travaux publics du ministère du Développement durable et des Infrastructure et dont deux sont délégués de l'administration des Bâtiments publics ainsi que d'un membre relevant du ministère ayant dans ses attributions le budget.

La mission du comité consiste dans :

- la planification pluriannuelle des dépenses du fonds ;
- l'ajustement du rythme des dépenses aux disponibilités financières du fonds ;
- la coordination des projets ;
- la présentation d'un rapport annuel sur l'exécution et le financement des travaux.

Un règlement grand-ducal du 24 juin 2008 pris en exécution de l'article 40 précité règle la composition, l'organisation et le fonctionnement du comité de gestion du fonds.

Au cours de l'exercice 2010, le comité a siégé pendant 7 séances auxquelles a également assisté le gestionnaire du patrimoine auprès de l'administration des Bâtiments publics pour faire rapport au comité.

Le comité de gestion a régulièrement suivi la situation financière du fonds d'entretien et de rénovation qui se présente comme suit au 31décembre 2010 (chiffres provisoires) :

Avoir du FER fin d'exercice 2009	**37.954.632,94**
Dotation budgétaire 2010	55.000.000,00
Avoir du FER au 1.1.2010	**92.954.632,94**
Liquidations au 31.12.2010	57.188.499,09
Avoir du FER au 31.12.2010	35.766.133,85

Ainsi le rythme des dépenses qui avaient été envisagé pour le fonds d'entretien et de rénovation en 2010 a été atteint.

Le comité a approuvé le programme du fonds pour l'exercice 2010 dont l'exécution a fait l'objet d'un suivi régulier.

Les nouveaux projets soumis au comité en cours d'exercice et dépassant un coût de 500.000 EUR sont renseignés ci-après :

Numéro projet	Libellé
79	Centre pénitentiaire Schrassig : remise en état du réseau de canalisation des eaux usées et assainissement du corps du château d'eau en béton armé ainsi que des travaux accessoires
59	LT Esch « bâtiment Victor Hugo » - transformation du sous-sol
34	CTIE : renouvellement des installations de climatisation et des installations de sécurité
73	CP Schrassig – travaux de remplacement des collecteurs eau sanitaire et réfection des tableaux électriques ancienne prison Hémicycle – mise à niveau, mise en sécurité
75	CPL à Schrassig : renouvellement des cours extérieures (phase 1)
80	LTHAH Diekirch – mise en conformité de la production d'eau chaude sanitaire
81	Château de Colmar-Berg – transformations (divers)
83	Remise en état et extension du bâtiment « Ponts et Chaussées » (ancienne gare) à Rosport
84	CPL à Schrassig – transformation de l'atelier menuiserie et serrurerie (Sandstrahlkabine)

Le comité a également été tenu au courant de l'évolution des projets en phase de planification et d'exécution. Des fiches y relatives ont été dressées par l'Administration des Bâtiments Publics.

En ce qui concerne le programme en faveur des PME (mise à disposition de 2x10= 20 millions d'euros), celui-ci a débuté en date du 1er mars 2009. Les fonds ont été engagés en 2009 et 2010 et les opérations de paiement continueront jusqu'au 1er mars 2011.

3.3. STRATEGIES DE CONSTRUCTION DURABLE

1. Généralités

Depuis plus d'une dizaine d'années, l'administration des Bâtiments publics poursuit des stratégies de construction durable et a su les approfondir pour en développer les principes essentiels suivants :

- Faible consommation d'énergie des nouvelles constructions garantie par une planification globale intégrant un concept énergétique spécifique et adapté à chaque projet. Les efforts se concentrent essentiellement sur une bonne enveloppe thermique avec des isolations thermiques très performantes, des façades et des toitures étanches au vent et une protection solaire très efficace. Une inertie thermique appropriée permet, en outre, de rendre les bâtiments assez insensibles aux changements des charges thermiques et de profiter dès lors d'un maximum de l'énergie solaire passive en hiver et d'un refroidissement nocturne en été ;

- Réduction des consommations d'énergie des bâtiments existants pour améliorer la performance énergétique des bâtiments du patrimoine luxembourgeois. Ces travaux d'assainissement énergétique s'appliquent aussi bien au niveau de l'enveloppe thermique qu'au niveau d'équipement technique de pointe, notamment des chaudières à condensation et toute la gamme de production d'énergies renouvelables ;

- Energies renouvelables Pour chaque projet, une étude approfondie permet d'évaluer l'opportunité et de choisir l'énergie renouvelable la mieux adaptée ;

- Matériaux écologiques Les recommandations et réflexions formulées par le dossier écologique « *Leitfaden für nachhaltiges Bauen und Renovieren* » proposant la mise en œuvre de produits et de matériaux pour les différents corps de métier répondant au mieux à des critères écologiques sont en principe d'application lors des études pour les projets de construction et d'assainissement des bâtiments publics. Ainsi, par exemple, l'utilisation du bois exotique est prohibée depuis des années et le câblage électrique est généralement du type sans halogène. De même les revêtements de sol en PVC sont remplacés par d'autres produits compatibles avec les revendications écologiques ;

- Isolation thermique des bâtiments En principe, pour toutes les nouvelles constructions, ainsi que dans la mesure du possible pour l'assainissement des

bâtiments existants, les valeurs d'isolation thermique visées sont de l'ordre de 20 à 40 % plus sévères que celles exigées par la réglementation en vigueur ;

- Utilisation rationnelle et production efficiente de l'énergie frigorifique: Pour chaque projet, l'opportunité d'une climatisation est constatée par une étude approfondie ad hoc. En général, il est veillé à ce que la production frigorifique utilisera au maximum le free-chilling profitant de la chaleur latente d'évaporation. Le cas échéant, une climatisation adiabatique permettant une minimisation des consommations énergétiques est envisageable. Pour les cas d'un besoin frigorifique plus poussé, on aura recours à des installations frigorifiques ayant le moindre impact négatif possible sur l'écologie ;

- Production efficiente de l'énergie thermique: La conversion au gaz naturel (de préférence par des chaudières à condensation) des installations thermiques au fuel se poursuit suivant les disponibilités sur les différents sites. Pour chaque projet, l'opportunité d'une installation de cogénération, respectivement d'un raccordement à un réseau de chauffage urbain est analysée ;

- Utilisation rationnelle de l'énergie électrique En général, pour tout nouveau projet, il est veillé de profiter autant que possible de l'éclairage naturel et de maximiser le rendement énergétique de l'éclairage artificiel. En outre un programme de modernisation des luminaires assure des économies en énergie électrique dans les bâtiments existants ;

- Récupération des eaux pluviales et utilisation rationnelle de l'eau Pour chaque projet, une étude d'opportunité d'une récupération des eaux pluviales est réalisée. En outre, des équipements sanitaires économisant l'eau potable sont installés suivant possibilité ;

- Gestion de déchets « SuperDrecksKëscht » Après le projet pilote sur le chantier de la 4e extension de la Cour de Justice des Communautés européennes en collaboration avec la SuperDrecksKëscht® fir Betriber qui a d'ailleurs obtenu le label de qualité pour la gestion des déchets, l'administration des Bâtiments publics a lancé le développement d'un concept-type pour les chantiers publics en collaboration avec l'administration de l'Environnement pour la collecte, le tri et le stockage des déchets, la recherche de moyens de valorisation et d'élimination appropriés, la mise en place de moyens de prévention de même que la prise en compte de la législation, en particulier la loi concernant la prévention et la gestion des déchets de 1994. Cette mesure s'intègre parfaitement dans le cadre du plan national des déchets et du plan national pour un développement durable et permet une gestion écologique et économique des chantiers publics tout en ayant une influence prolifique sur la sécurité au travail sur les chantiers publics ;

- Approvisionnement en « électricité verte » Depuis 2009, une adjudication publique européenne assure l'achat d'énergie électrique incombant à l'administration des bâtiments publics et représentant environ 20% de la totalité des frais d'électricité de l'ensemble des bâtiments étatiques. La production d'énergie électrique est à 100% à base d'énergie hydraulique, d'énergie éolienne, d'énergie issue de la biomasse ou d'énergie solaire ;

- Projets de bâtiments à énergie positive « Plusenergie » En 2010, l'administration des bâtiments publics a commencé les études sur 2 projets-prototypes (un bâtiment administratif et un lycée) pour leur réalisation en bâtiments à énergie positive. Cette caractéristique se traduit par le fait que sur une année, ces bâtiments produisent plus d'énergie (électricité, chaleur) qu'ils n'en consomment pour leur fonctionnement. Une attention particulière sera vouée à une faible énergie grise ;

- Certification de construction durable En 2010, l'Atert-Lycée a reçu la certification allemande DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) pour avoir été réalisé selon les critères de durabilité ; c'est le premier établissement scolaire en service et le premier bâtiment achevé au Luxembourg qui a reçu cette distinction (argent).

Pendant l'année 2010, les différents projets réalisés, en cours ou à l'étude sont brièvement énumérés et décrits ci-après :

2. Activités en 2010

2.1. Projets réalisés

- Energies renouvelables

Energie solaire, collecteurs thermiques et cellules photovoltaïques

Centre de voile à Liefrange	installation de panneaux solaires thermiques
Lycée technique Mathias Adam – Annexe Jenker Differdange	cellules photovoltaïques

Cogénération au biogaz

Centre socio-éducatif à Schrassig	raccordement au chauffage urbain à base de biogaz

Combustion de bois à des fins de chauffage

Centre d'Education différenciée à Redange-sur-Attert	chaufferie au bois (copeaux de bois)

- Installations de cogénération

Chambre de Députés – Îlot Printz	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Cité militaire, Pavillon 3 à Diekirch	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Diekirch
Bâtiment Mohr de Waldt, rue du Marché aux Herbes	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Ecole maternelle européenne à Luxembourg-Kirchberg	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Palais de Justice à Diekirch	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Diekirch
Lycée technique de Lallange à Esch-sur-Alzette	mise en service de centrale de cogénération pour les besoins du Lycée technique
Centre de Conférences à Luxembourg-Kirchberg	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Inspection Générale des Finances	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg

- Utilisation rationnelle de l'énergie:

Annexe LTMA Jenker à Differdange	free-cooling naturel de nuit
Ateliers Ponts et Chaussées à Kaundorf	Remplacement d'un chauffage électrique par un chauffage à mazout
Centre Intégré pour Personnes Agées Niederkorn	Renouvellement du réglage de chauffage
Villa Pauly à Luxembourg	Installation d'un chauffage à condensation
Lycée technique de Lallange à Esch-sur-Alzette	concept énergétique pour lycées

Ateliers des Ponts et Chaussées à Bertrange	free-cooling naturel de nuit
Château de Clervaux	Mise à niveau de l'installation de production de chaleur
Hôtel St. Maximin	installation d'un système de gestion d'énergie

- Assainissement énergétique:

Centre intégré pour personnes âgées (CIPA) à Echternach	travaux d'isolation de la toiture
Cité de l'aéroport à Findel	installation de chaudières à condensation
Musée de la Bière à Wiltz	remplacement des fenêtres et portes à simple vitrage
Centre administratif à Capellen	renouvellement fenêtres
Foyer de jour pour personnes âgées handicapés à Mondorf :	isolation de la façade et de la toiture, renouvellement fenêtres et radiateurs
Logements de service, Police Harlange	Isolation des combles
Logements de service, Police Capellen	Réfection des façades et remplacement des fenêtres
Commissariat de proximité à Strassen	isolation de la façade et de la toiture, renouvellement fenêtres
Hôtel St. Maximin	renouvellement des installations de ventilation mécanique, renouvellement des fenêtres
Service Technique Agricole à Luxembourg	isolation thermique de la toiture, renouvellement de fenêtres
Lycée classique et technique Echternach	Renouvellement partiel de la menuiserie extérieure
Division des ouvrages d'art, Ponts et Chaussées à Rosport	isolation thermique de la toiture
Dépôt des Ponts et Chaussées à Hoscheid	isolation thermique de la façade

Foyer pour enfants 'Kannerstuff' à Capellen	isolation thermique de la toiture
Maison Gastoni à Colmar-Berg	isolation de la façade et de la toiture
Ecole de Police, rue Emile Mayrisch à Luxembourg	isolation de la façade et de la toiture, renouvellement fenêtres
Internat St.Joseph à Ettelbruck	Renouvellement de la menuiserie extérieure

2.2. Projets en cours / à l'étude :

- Récupération des eaux pluviales et eaux grises / utilisation rationnelle de l'eau

Maison de retraite et de soins à Wiltz	utilisation des eaux de sources pour l'alimentation de toilettes
Laboratoire National de Santé à Dudelange	récupération des eaux de pluie

- Energies renouvelables

Energie solaire, collecteurs thermiques

Centre Marienthal	installation de panneaux solaires (150 m²)

Energie solaire, cellules photovoltaïques

Lycée technique Nic Biever à Dudelange	cellules photovoltaïques

Combustion de bois à des fins de chauffage

Lycée technique à Junglinster	chaufferie au bois (copeaux de bois)
Deuxième Ecole européenne et Centres polyvalents de l'Enfance à Bertrange/Mamer	chaufferie au bois (copeaux de bois)
Lycée technique agricole et laboratoire pour l'ASTA à Gilsdorf	chaufferie au bois (copeaux de bois)

Géothermie

Laboratoire National de Santé à Dudelange	capteurs enterrés pour le refroidissement de l'air
Extension du Bâtiment Konrad Adenauer (Parlement Européen) à Luxembourg-Kirchberg	sondes géothermiques pour accumulation saisonnière
Atelier des Ponts et Chaussées à Luxembourg-Pfaffenthal	pompe à chaleur avec capteurs enterrés

- Installations de cogénération

Lycée classique d'Echternach	étude en cours en vue d'un raccordement à une centrale commune avec plusieurs bâtiments communaux
Laboratoire National de Santé à Dudelange	centrale de cogénération
Cité militaire à Diekirch	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Diekirch
Lycée technique pour professions de santé à Luxembourg	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Foyer d'accueil pour toxicomanes à Luxembourg	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Administration des bâtiments publics et Annexe de la Chambre des Députés, 8-10 rue du St Esprit	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Administration des Contributions Directes	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Bâtiment administratif « Zurich », 43 bd Roosevelt	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Ministère des Affaires Etrangères, Hôtel St Augustin, rue de la Congrégation	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg
Ministère des Finances, rue de la Congrégation	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg

Ministère des Affaires Etrangères, Hôtel St Maximin, rue Notre-Dame	raccordement au chauffage urbain de la Ville de Luxembourg

- Utilisation rationnelle de l'énergie :

Justice de paix à Esch-sur-Alzette	refroidissement adiabatique free-chilling
Centre de conférences à Luxembourg-Kirchberg	free-cooling naturel de nuit énergie solaire passive
Deuxième Ecole Européenne à Bertrange/Mamer	concept énergétique pour lycées
Lycée technique à Junglinster	concept énergétique pour lycées
Lycée technique pour professions de santé à Luxembourg	concept énergétique pour lycées
Lycée à Clervaux	concept énergétique pour lycées
Dépôt des Ponts et Chaussées à Remich	free-cooling naturel de nuit
Complexe militaire du Herrenberg à Diekirch	installation d'un système de réglage modernisé optimisation des unités de ventilation
Lycée technique hôtelier Alexis Heck à Diekirch	remplacement des installations de ventilation
Centre des technologies de l'information des de l'Etat	renouvellement des installations HVAC selon étude énergétique spécifique
Dépôt des Ponts et Chaussées à Mersch	free-cooling naturel de nuit
Lycée technique des Arts et Métiers à Luxembourg – Cantine et structure d'accueil	free-cooling naturel de nuit
Hall logistique Härebierg	free-cooling naturel de nuit free-chilling

- Bâtiments à énergie positive :

Lycée pour professions de santé à Ettelbruck	bilan énergétique positif
Administration de la nature et des forêts à Diekirch	bilan énergétique positif

- Assainissement énergétique :

Cour de Justice des Communautés européennes à Kirchberg – annexes A, B et C	assainissement énergétique dans le cadre de la mise à niveau générale
Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette – bâtiment principal :	renouvellement de la façade et des installations techniques
Bâtiment administratif du Lycée Nic Biever à Dudelange, 16 rue du Parc	renouvellement et isolation de la toiture et de la façade, remplacement de fenêtres
Cité militaire Diekirch	étude énergétique pour travaux d'assainissement
Foyer Domilitia à Luxembourg	démolition et reconstruction selon concept énergétique
Bâtiment administratif, rue du pont à Echternach	renouvellement et isolation de la toiture
Auberge de jeunesse à Bourglinster	renouvellement et isolation de la toiture
Port fluvial à Mertert	isolation toiture et façade, renouvellement fenêtres
Home Rasmussen à Hollenfels	Isolation du grenier et de la toiture
Institut National des Langues	renouvellement fenêtres
Bâtiment administratif de la Police Grand-Ducale à Luxembourg-Verlorenkost, rue Marie Curie	assainissement énergétique dans le cadre de la transformation et extension du bâtiment existant

IV LES MARCHES PUBLICS

IV.1 La législation sur les marches publics

La nouvelle législation sur les marchés publics est entrée en vigueur en août 2009. Elle est constituée de :

- la loi du 25 juillet 2009 sur les marchés publics
- du règlement grand-ducal du 3 août 2009 portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale du 13 décembre 1988

La nouvelle législation sur les marchés publics a pour objet de moderniser le texte de 2003 et de transposer en droit national la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services.

Les principes de base de la législation sur les marchés publics sont la transparence, l'équité de traitement et l'égalité des chances, le recours à la concurrence et la gestion judicieuse des disponibilités financières des entités publiques.

Les principes directeurs de la nouvelle législation sont la simplification et la clarification des textes, la modernisation et l'assouplissement des procédures de passation des marchés publics et la prise en compte de la technologie électronique. Comme nouvelles procédures d'attribution sont prévues les procédures du dialogue compétitif et de l'accord-cadre. La possibilité d'attribuer un marché à l'offre économiquement la plus avantageuse est corroborée par la nouvelle loi.

Il a finalement été profité d'insérer dans cette nouvelle loi des dispositions visant à relancer la conjoncture.

Afin de familiariser les agents qui sont en charge des marchés publics auprès des différentes administrations, que ce soient des ministères, des administrations, communes, syndicats ou encore établissements publics, les fonctionnaires du Ministère du Développement durable ont continué en 2010 à assurer des séances d'information

Finalement est entrée en vigueur en 2010 la loi du 10 novembre 2010 instituant les recours en matière de marchés publics, qui vise à améliorer les droits des opérateurs économiques en cas d'attribution de marchés publics de façon irrégulière.

IV.2 La passation électronique des marchés publics

Au niveau national, la mise en ligne des marchés publics constitue un volet du plan directeur sur la gouvernance électronique et un projet prioritaire dans le cadre de l'eGovernement

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, qui compte parmi ses attributions les marchés publics s'est chargé de créer une structure pouvant être utilisée par tous les pouvoirs adjudicateurs et leur permettant de passer leurs marchés publics par voie électronique. Cette structure est matérialisée par le Portail des marchés publics de l'Etat. Il est prévu de pouvoir effectuer à terme toutes les opérations relatives à la procédure des marchés publics par le biais de ce portail internet.

Les principaux objectifs du projet sont :

- diffuser plus largement l'information relative aux marchés publics de manière transparente et non discriminatoire.
- faciliter la procédure des marchés publics, tant pour les pouvoirs adjudicateurs que pour les soumissionnaires, la rendre plus rapide et limiter les risques d'erreurs découlant de l'application de la procédure légale s'y afférant.
- intégrer les outils issus des nouvelles technologies dans le processus actuel des marchés publics, et définir les solutions les mieux adaptées à l'activité d'achats.
- assister l'exécution des marchés par l'apport fonctionnel de ces outils.
- profiter des opportunités offertes par l'utilisation des outils en ligne des achats pour améliorer la performance des marchés publics tout en obtenant de meilleures conditions économiques.

- mise en conformité de l'Etat avec les dispositions reprises dans la réglementation européenne.

Le règlement grand-ducal du 3 août 2009 portant exécution de la loi sur les marchés publics comporte plusieurs précisions en ce qui concerne la passation électronique des marchés publics.

Ces dispositions donnent aux premières étapes de la mise en ligne des marchés publics une base réglementaire.

Les fonctionnalités actuellement offertes par le portail internet sont les suivantes :

- **Publication des avis sur le portail**

  Les publications doivent se faire obligatoirement sur le portail **http://www.marches-publics.lu**, pour la bonne raison de rendre l'accès à l'information des candidats particulièrement aisée. Un éparpillement des publications sur différents sites Internet nuirait à la transparence et à l'efficacité tant souhaitées.

- **Possibilité de publier le dossier de soumission sur le portail**

- **Possibilité donnée aux concurrents de remettre leur offre sur support électronique hors ligne**

- **Utilisation du Portail des marchés publics**

En ce qui concerne le déploiement du portail électronique, il convient de relever que la partie informationnelle du portail ainsi que sa partie interne sont en service depuis octobre 2005.

Le portail des marchés publics est opérationnel depuis printemps 2006.

Au cours de l'année 2010 :

- 1272 avis ont été publiés sur le portail et transmis à la presse nationale et le cas échéant au Journal officiel de l'Union Européenne ;

- 2187 utilisateurs externes (entreprises) étaient inscrits en provenance des entreprises, des prestataires de service et des fournisseurs ;

- 1561 de ces utilisateurs étaient abonnés au service alerte qui renseigne des dernières publications d'avis ;

- 565 agents de services adjudicateurs étaient inscrits ;

- 261 services adjudicateurs différents étaient inscrits (ministères, administrations, services, communes, syndicats intercommunaux, établissements publics).

L'équipe du Portail des marchés publics organise régulièrement des formations à l'Institut national d'administration publique pour initier les agents intéressés à l'utilisation de cet outil électronique

Extension des fonctionnalités du portail des marchés publics

Après l'autorisation en juillet 2007 du Comité de coordination pour la modernisation de l'État (CCME), présidé par le Ministre de la Fonction publique et de la Réforme administrative, le travaux de développement pour la phase du portail des marchés publics ont commencés en 2010 et sont en avancement continu. Le but du projet est de mettre en œuvre une version étendue du portail des marchés publics offrant les fonctionnalités principales suivantes :

- la publication des avis d'adjudication et des documents de soumission ;
- l'échange sécurisé d'informations ou de documents entre les opérateurs économiques et le pouvoir adjudicateur ;
- la remise et l'ouverture électronique des offres ;
- la publication d'informations sur la législation et la réglementation des marchés publics.

Ainsi la grande nouveauté dans cette deuxième phase sera en résumé le dépôt sécurisé des offres et l'ouverture électronique des offres.

Tout en tablant sur des expériences recueillies par plusieurs pays européens, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a associé à sa démarche aussi bien les représentants des groupements professionnels concernés que les principaux acheteurs publics, ceci pour garantir que les nouvelles procédures à mettre en place et l'outil informatique à développer répondent aux attentes des différents acteurs et contribuent à une amélioration substantielle de la commande publique.

En outre en vue d'atteindre des objectifs du projet, il importe d'encadrer les pouvoirs adjudicateurs afin qu'ils adaptent leur mode de fonctionnement interne aux nouvelles procédures électroniques.

Etant donné que le recours exclusif aux moyens électroniques lors d'une même procédure (soumission ou appel de candidatures) est difficile à imposer à l'heure actuelle au vu du nombre important de petites entreprises ne disposant pas des équipements techniques nécessaires, des solutions aux problèmes de coexistence de documents sur support papier et sur support électronique sont prévues.

IV.3 La Commission des Soumissions

La Commission des Soumissions est instituée auprès du Ministre ayant dans ses attributions les travaux publics, à savoir le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, elle se compose de neuf membres, à savoir de cinq membres dont le président, représentant le commettant et de quatre membres représentant les chambres professionnelles. Cette composition est confirmée sous la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics. Pour chaque membre de la Commission, il est désigné un suppléant. Au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures est instituée la cellule administrative.

La Commission des Soumissions a pour mission de veiller à ce que les dispositions légales, réglementaires et contractuelles en matière de marchés publics soient strictement observées par les pouvoirs adjudicateurs ainsi que par les opérateurs économiques.

Elle instruit les réclamations qui lui sont adressées soit par les pouvoirs adjudicateurs, soit par les soumissionnaires, soit par les chambres professionnelles intéressées et elle donne son avis relatif aux marchés à conclure ou conclus.

Finalement, la Commission des Soumissions assume toute mission consultative relative aux marchés publics. Des informations pratiques concernant la Commission des Soumissions peuvent être consultées sur le Portail des marchés publics à l'adresse :
http://www.marches-publics.lu/commissionsoumissions/

Au cours de l'année 2010, la Commission des Soumissions s'est réunie 11 fois, à savoir le 21 janvier, le 23 février, le 19 mars, le 21 avril, le 17 mai, le 18 juin, le 15 juillet, le 7 septembre, le 5 octobre, le 15 novembre, et le 8 décembre.

Vu les pouvoirs adjudicateurs dont les marchés sont soumis à l'avis de la Commission des Soumissions, on constate qu'il y aune répartition à peu près égale entre les marchés de l'Etat et les marchés des communes voire syndicats de communes, ce qui montre que la Commission des Soumissions est effectivement saisie par tous les pouvoirs adjudicateurs dès que des problèmes relatifs aux marchés publics apparaissent.

Les principaux problèmes dont la Commission des Soumissions a été saisie sont les demandes d'annulation, demandes de résiliation, demandes relatives à des problèmes qui se posent lors de l'attribution des marchés ou lors de l'exécution des marchés.

Concernant ces différents problèmes apparus au cours des procédures de marchés publics, la Commission des Soumissions a émis 101 avis en 2010. A titre d'information, elle a été saisie de ce genre de dossiers de 127 affaires en 2009.

La Commission des Soumissions doit en outre, conformément à l'article 16 (3) de la loi sur les marchés publics, être sollicitée par le pouvoir adjudicateur qui se propose de recourir à la procédure restreinte sans publication d'avis ou à la procédure négociée pour autant que le marché dépasse le seuil de 50.000.- euros, valeur cent de l'indice des prix à la consommation au 1er janvier 1948. En ce qui concerne cette mission de la Commission des Soumissions a rendu 151 avis en 2010.

Tout comme par le passé, la Commission des Soumissions a pu opérer préventivement en donnant, en sus des avis rendus en séance, sur demande, des recommandations et conseils oraux au sujet de l'application correcte des dispositions législatives et réglementaires en matière de marchés publics.