



Rapport annuel 2001

Rapport annuel **2001**

Impressum :

Editeur : Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois
Service Communication
9, place de la Gare
L-1616 Luxembourg

Photos : Paul Gudendorf

Conception : binsfeld communication

Impression : Victor Buck

Sommaire



Les chiffres clés et faits marquants	5
Les organes de la Société	7
Le message du Président	15
La stratégie	19
La sécurité	21
<i>La sécurité des circulations</i>	21
<i>La sécurité du travail</i>	22
La qualité	25
<i>L'organisation Qualité mise en place</i>	25
<i>Actions en cours</i>	25
L'environnement	29
Les transports de personnes	31
<i>Le transport de voyageurs en service public</i>	31
<i>Le trafic voyageurs international en autonomie commerciale</i>	32
<i>Les voyages organisés</i>	33
Les transports de fret	35
<i>L'évolution du trafic</i>	35
Les infrastructures	39
Les moyens d'exploitation	47
<i>Le réseau ferré</i>	47
<i>Le matériel routier</i>	49
<i>L'informatique</i>	50
<i>L'énergie</i>	51
<i>Les stocks</i>	51
Les ressources humaines	53
Les filiales et les participations	55
<i>CFL – Evasion S.A.</i>	55
<i>EuroLuxCargo S.A.</i>	55
<i>CFL – Immo S.A.</i>	55
<i>Container Logistics Bettembourg S.A.</i>	56
<i>ACTS – Luxembourg S.A.</i>	57
<i>Rail Réassurances S.A.</i>	57
<i>Railtour Luxembourg S. à r. l.</i>	58
<i>Rhéalys S.A.</i>	58
L'année 2001 en revue	59
Les comptes annuels	60
Les comptes consolidés	76
Les adresses utiles	96



Chiffres clés en €	2001	2000	Ecart	%
Chiffre d'affaires	359 178 296	323 989 228	35 189 068	+10,9%
Résultat d'exploitation	2 670 764	-4 683 697	7 354 461	+157,0%
Résultat financier	-326 851	496 002	-822 853	-165,9%
Résultat exceptionnel	3 788 282	-3 566 834	7 355 116	
Résultat de l'année	6 132 195	-7 754 529	13 886 724	
EBITDA	31 302 728	13 507 643	17 795 085	+131,7%
Immobilisations corporelles	337 601 304	299 009 408	38 591 896	+12,9%
Capitaux propres	366 925 542	374 680 071	-7 754 529	-2,1%
Somme bilantaire	559 421 822	543 567 974	15 853 848	+2,9%
Cashflow	29 766 807	12 798 334	16 968 473	+132,6%
Investissements CFL en 2001	64 293 461	18 529 347	45 764 114	+247,0%
Investissements pour Fonds du Rail	53 249 628	36 919 125	16 330 503	+44,2%

Les chiffres clés et faits marquants



- Bénéfice net de 6,13 mio € (augmentation du chiffre d'affaires de 10,9%).
- Investissements à hauteur de 117,5 mio € (pour compte des CFL et du Fonds du rail).
- Effectif moyen de 3158 collaborateurs (+2,4%).
- Signature d'un contrat pour l'achat de 12 automotrices tri-caisses à deux niveaux.
- Agrandissement du parc des wagons (fret) de 330 unités (+11,7%).
- Acquisition d'un simulateur dynamique de conduite de locomotives de type 3000.
- Inauguration du projet pilote de la Gare de Mersch. Cette gare, disposant de tous les équipements modernes, servira de modèle pour tous les aménagements dans le futur.



Les organes de la Société

Le Conseil d'Administration en 2001

Jeannot WARINGO,	<i>Président</i>
Marc GLODT,	<i>Vice-Président</i>
Lex BREISCH,	<i>Président du SYPROLUX, Luxembourg</i>
Paul ENSCH,	<i>Directeur de la Chambre des Métiers, Luxembourg</i>
Pierre FORTON,	<i>Directeur Général de l' Administration du Transport Terrestre au Ministère des Communications et de l' Infrastructure, Bruxelles</i>
Thierry GLAESENER,	<i>Vice-Président de la Chambre de Commerce, Luxembourg</i>
Guy GREIVELDING,	<i>Secrétaire Général de la FNCTTFEL, Luxembourg</i>
Fernand HEINZ,	<i>Secrétaire du SYPROLUX, Luxembourg</i>
Eva KREMER,	<i>Attachée de Gouvernement 1^{er} en rang au Ministère de l' Economie, Luxembourg</i>
Jeannot POEKER,	<i>Inspecteur principal au Ministère des Transports, Luxembourg (depuis le 18.06.2001)</i>
Maryse SCHOLTES,	<i>Conseiller de Gouvernement 1^{ère} classe au Ministère de l' Aménagement du Territoire, Luxembourg</i>
Roland SCHREINER,	<i>Président de la Délégation Centrale du Personnel de la SNCFL, Luxembourg</i>
Bernard SELIGMANN,	<i>Inspecteur Général de l' Equipement au Conseil général des Ponts et Chaussées, Paris</i>
René STREFF,	<i>Administrateur-Directeur Général (jusqu' au 04.05.2001)</i>
Blanche WEBER,	<i>Secrétaire Général du Mouvement Ecologique, Luxembourg</i>
Nico WENNMACHER,	<i>Président de la FNCTTFEL, Luxembourg</i>
Monique BARTHOLME,	<i>Secrétaire du Conseil d' Administration</i>

Commissaire du Gouvernement

Paul SCHMIT, *Commissaire du Gouvernement
Secrétaire Général au Ministère des Transports*

AI – Audit Interne

Emile WAGNER, *Inspecteur divisionnaire*

Laurent THILL, *Inspecteur en chef*

Direction Générale au 15.06.2002

Comité des Directeurs

Directeur Général : **Alex KREMER**
Directeur : **François JAEGER**
Directeur : **Nicolas WELSCH**
Directeur : **Marc WENGLER**

SG – Secrétariat Général

Secrétaire de la Direction Générale : **Edouard SCHWINNINGER** *Inspecteur en chef*

Services techniques

IF – Installations Fixes

Jean-Marie FRANZISKUS *Chef de Service*

Henri WERDEL *Chef de Service adjoint*

Frank DARO *Chef de Service adjoint*

Robert STURM *Chef de Service adjoint*

Roger NEGRI *Inspecteur en chef*

Laurence ZENNER *Attachée*

Alain BOMBARDELLA *Attaché*

André FELTZ *Ingénieur diplômé stagiaire*

MA – Matériel

Marcel BARTHEL *Chef de Service*

André WEIS *Attaché*

Joël NEY *Ingénieur diplômé stagiaire*

Joseph KOHNEN *Ingénieur diplômé stagiaire*

Services opérationnels

BU – Bus

Romy KARIER *Attachée*

GR – Gestion Réseau

Claude MERSCH *Chef de Service*

Daniel THULL *Chef de service adjoint*

François KOHNEN *Inspecteur en chef*

TR – Transport Rail

Paul LORANG *Chef de Service*

Tom NICKELS *Ingénieur diplômé stagiaire*

Services communs

AT – Achats

Marcel BARTHEL *Chef de Service*

COM – Communication

Paul POLFER *Attaché stagiaire*

FI – Finances et Contrôle de Gestion

Gilbert SCHOCK *Inspecteur en chef*

Guy SCHWINNINGER *Attaché*

IN – Informatique

Michelle HAINAUX *Chef de Service adjoint*

Philippe HENRION *Chef de Service adjoint*

Marie-Françoise TRINTELER *Inspecteur en chef*

Pierre WAGENAAR

ME – Médecine du Travail

Dr. Jean PETERS *Médecin du Travail*

PS - Centre de Psychologie

Véronique KIENTZE *Psychologue diplômée*

QSE – Qualité, Sécurité et Environnement

Doris HORVATH *Attachée stagiaire*

RC – Réglementation Communautaire

Stéphanie BIAVA

RH – Ressources Humaines

Nico BOLLENDORFF *Inspecteur en chef*

SD – Stratégie et Développement, Affaires Juridiques

Jean-Michel FLAMMANG *Chef de Service*

Guy ENGLEBERT *Chef de Service adjoint*

Jean-Marc SCHEER *Chef de Service adjoint*

Services de commercialisation

AV – Activités Voyageurs

Monique BUSCHMANN *Chef de Service*

Georges ALBERTY *Chef de Service adjoint*

Jean SCHMITZ *Attaché*

Filiales et participations au 15.06.2002

ACTS – Luxembourg S.A.

Président :

Alex KREMER

Directeur :

Marc CALMES

CFL – Evasion S.A.

Président :

Nicolas WELSCH

Directeur :

Georges ALBERTY

CFL – IMMO S.A.

Président :

François JAEGER

Directeur :

Arsène BERSCHIED

Container Logistics Bettembourg S.A. (CLB)

Président :

Alex KREMER

Directeur :

François BENOY

EuroLuxCargo S.A. (ELC)

Président :

Alex KREMER

Directeur :

Marc CALMES

Chef de Service :

Marc POLINI

Chef de Service :

Jean KRAUS

Rail Réassurances S.A.

Président :

Alex KREMER

Railtour Luxembourg S.à r.l.

Président :

Nicolas WELSCH

Rhéalys S.A.

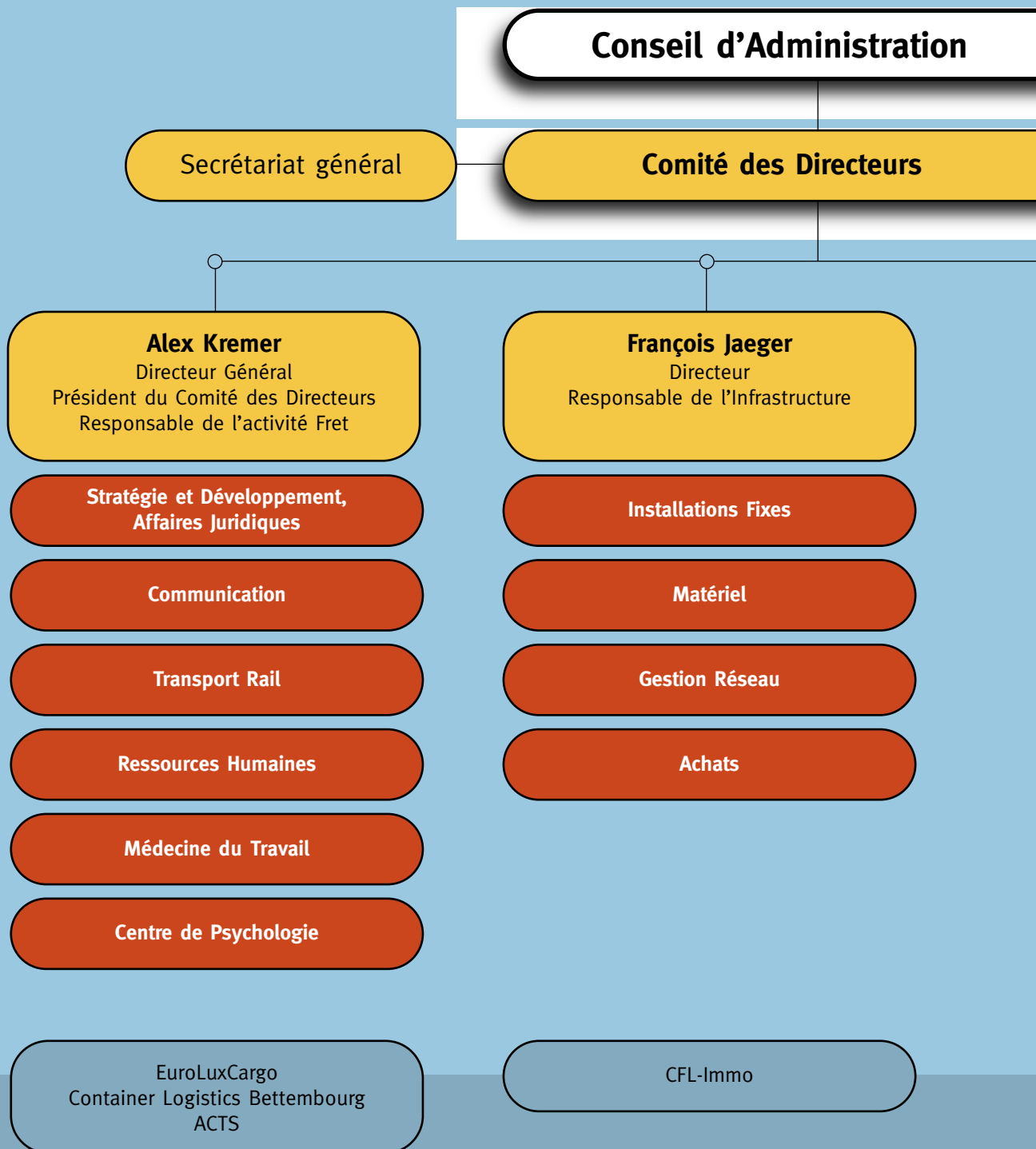
Administrateur :

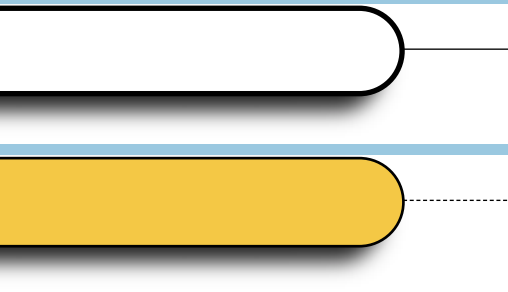
Nicolas WELSCH



Organigramme de la Société

■ au 15.06.2002





Comité d'Audit

Audit Interne

Nicolas Welsch

Directeur
Responsable des services Voyageurs

Activités Voyageurs

Qualité, Sécurité et Environnement

Réglementation Communautaire

Bus

Marc Wengler

Directeur
Responsable de la Finance
et de l'Informatique

Finances et Contrôle de Gestion

Informatique

CFL-Evasion
Rhéalys
Raitour
Intercontainer
Eurofima
IC West

Rail-Réassurance



Le message du Président

Le message du Président

L'année 2001 fut une année très contrastée pour le Groupe CFL.

Ainsi, du point de vue des activités, l'année 2001 a été marquée par une croissance très encourageante des trafics voyageurs et par un recul des transports de marchandises.

Du point de vue des résultats financiers, la situation est tout aussi contrastée. Le bénéfice net de 6,1 millions euros du Groupe CFL doit tout d'abord être nuancé par le fait qu'il tient compte d'un produit exceptionnel de 4,4 millions provenant de la rectification de la compensation financière accordée par l'Etat luxembourgeois au titre de l'exercice 2000 dans l'intérêt de l'exploitation des trains internationaux.

Ce résultat, globalement satisfaisant, cache par ailleurs une réalité très diversifiée. Ainsi les activités transport de voyageurs et gestion de l'infrastructure ont été globalement excédentaires, alors que la situation se présente différemment pour l'activité fret qui est très largement déficitaire (-24,6 millions euros).

Ce résultat de l'activité fret doit être analysé à la lumière des nouvelles orientations de la Commission européenne qui préconisent d'accélérer la création d'un espace ferroviaire intégré. Si le premier paquet ferroviaire a consacré l'ouverture en mars 2003 de plus de 50.000 kilomètres de voies ferrées du réseau transeuropéen du fret ferroviaire, les nouvelles propositions de la Commission pré-

voient d'aller plus loin et d'accorder à toutes les entreprises ferroviaires établies et autorisées dans l'Union Européenne l'accès au réseau ferroviaire pour les services nationaux et internationaux de fret, et ce à partir de la mise en œuvre de la directive, c'est-à-dire à l'horizon 2006.

Face à cet enjeu de taille il est primordial pour notre Société de pouvoir répondre efficacement aux reproches souvent justifiés de la clientèle qui visent notamment l'interopérabilité insuffisante de l'exploitation internationale, l'insuffisance de l'information sur le suivi des expéditions, les goulots d'étranglement et le manque de qualité des prestations offertes.

Pour ce qui est du transport des voyageurs, il importe de noter que notre Société s'attache à définir et à promouvoir des produits de qualité qui permettent d'améliorer et de renforcer la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. Il est indéniable que le transport des personnes par chemin de fer a des chances formidables de se développer sur des lignes où des temps de parcours compétitifs, des fréquences ciblées et des prestations de qualité peuvent être offertes à la clientèle.

Le succès de cette démarche est d'ores et déjà très prometteur. Ainsi en 2001 notre Société a pu enregistrer une hausse de 2,9% du chiffre d'affaires de l'activité voyageur en service national et de 7,2% en service international.



Afin de pouvoir conserver, dans le contexte de l'ouverture imminente des marchés à la concurrence, une activité fret au sein de notre Société et afin de pouvoir assurer le développement équilibré de l'ensemble des activités du Groupe CFL, le Conseil d'Administration et la Direction Générale ont pris la décision en 2001 de renforcer le processus de réflexion au sujet de la future orientation stratégique des activités du Groupe. Ce processus est mené en étroite collaboration avec les responsables des différents services et filiales de la Société.

Ces réflexions, qui se poursuivent de manière très intense en ce début d'année 2002 au sein de plusieurs groupes de travail, devraient permettre au Conseil d'Administration de dégager, avant son renouvellement en juin 2002, les principaux axes du développement stratégique du Groupe CFL.

Pour répondre aux défis croissants qui se posent à notre Société, il est essentiel de pouvoir améliorer l'efficacité de l'organisation du travail, d'accroître la productivité dans tous les domaines et de nous aligner en permanence sur les progrès de la technique.

A cette fin il est impératif d'accorder une importance de premier plan à la formation et à l'infor-

mation des agents de notre Société. Dans cette démarche il importe de concilier les aspirations du personnel et les intérêts de la Société. Le défi consiste à développer et à stimuler les compétences du personnel afin de pouvoir répondre efficacement et rapidement aux opportunités du marché et aux souhaits de la clientèle.

Tant le Conseil d'Administration que la Direction Générale sont conscients du fait que la satisfaction du personnel et son engagement en faveur de notre Société constituent une clef essentielle du succès de cette vaste entreprise.

Au cours de leur longue histoire, les CFL ont d'ailleurs apporté la preuve qu'ils sont parfaitement capables de s'adapter à de nouvelles situations et à tirer profit des nouvelles opportunités qui se dégagent de l'évolution du contexte ferroviaire.

Pour terminer je ne voudrais pas manquer de rendre hommage au travail de toutes celles et de tous ceux qui travaillent dans notre entreprise et sans lesquels il n'aurait pas été possible de réaliser de tels résultats.

Jeannot Waringo





La stratégie

La stratégie

Le monde ferroviaire européen vit actuellement une période de transition. Beaucoup de paramètres, notamment réglementaires, sont en évolution. Une tendance à l'eupéanisation est indéniable, mais nombreuses sont les questions qui restent encore sans réponses. L'ouverture du marché européen du transit de marchandises est annoncée pour mars 2003, c'est-à-dire pour très bientôt. Ces évolutions ne resteront pas sans incidences sur les CFL. Ils se doivent donc aujourd'hui de préparer demain.

C'est pourquoi le Conseil d'Administration, suite à ses séances du 29 janvier et du 26 mars 2001, s'est lancé, ensemble avec la Direction Générale et tous les services, dans une réflexion approfondie sur les activités du groupe CFL. La finalité de cette démarche doit être d'assurer sa pérennité et son développement durable dans un environnement orienté vers la concurrence.

Les réflexions, menées au sein de groupes de travail internes assistés par un consultant externe, se sont articulées autour des trois piliers traditionnels de l'activité des CFL : le fret, le transport de voyageurs et la gestion de l'infrastructure.

Parmi ces trois activités, le fret est certainement celle où l'urgence est la plus grande. Non seulement parce que le transport de marchandises est le premier à s'ouvrir à la concurrence sur le plan européen, mais aussi parce que pour le groupe CFL, il représente tous les ans un déficit important mettant en péril l'équilibre financier de la société.

Il s'agit donc de réaliser un inventaire complet, détaillé et transparent des activités fret des CFL,

d'identifier les sources d'optimisations organisationnelles et de réductions de coûts et enfin de déterminer les opportunités et le potentiel réel de développement des activités fret. Ces travaux sont en phase de finalisation et ont d'ores et déjà permis une meilleure compréhension des enjeux et problèmes par tous les intervenants.

L'activité transport de voyageurs se divise en deux grandes parties : le Service public, effectué par les CFL pour compte de l'Etat luxembourgeois, et les transports de voyageurs internationaux effectués en autonomie commerciale. Tout comme pour l'activité fret, il s'agit ici d'optimiser les structures, de réduire les coûts et de voir quelles seront à l'avenir les opportunités à saisir, éventuellement en coopération avec d'autres entreprises du secteur transport.

En ce qui concerne la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la réglementation européenne va jouer un rôle prépondérant dans les années à venir. La tâche du groupe de travail respectif est de réfléchir aux adaptations des structures internes nécessaires pour convenir aux exigences communautaires. Il s'agit notamment d'éviter tout conflit d'intérêts entre les CFL en tant que gestionnaire de l'infrastructure et d'autres opérateurs ferroviaires. Ceci bien entendu dans le but de pouvoir rester, comme dans le passé, une société ferroviaire intégrée, reposant sur plusieurs activités distinctes.

Les CFL y sont d'autant plus déterminés qu'ils entendent jouer un rôle actif dans le cadre du projet «mobilité.lu» prévoyant une extension considérable du réseau ferré luxembourgeois dans les prochaines années.



La sécurité

La sécurité

Depuis la fondation des CFL, la sécurité a été un des principes fondamentaux de l'entreprise. La sécurité est l'affaire de tous les jours, elle prime toute autre considération et ne peut être une occupation accessoire. Les engagements pris par le Comité des Directeurs des CFL sont respectés et les mesures d'amélioration de la sécurité sont transposées à un rythme régulier.



La sécurité des circulations

Si les années précédentes se distinguaient par la mise en œuvre d'importants projets touchant à la sécurité des circulations ferroviaires, l'année 2001 fut marquée par la finalisation de plusieurs projets :

En ce qui concerne le dispositif d'arrêt automatique MEMOR II+, système de transition, précédant la réalisation du contrôle de vitesse européen unifié ETCS/ERTMS, les travaux d'équipement des signaux fixes et des engins moteurs se poursuivent. A l'exception des locomotives de la série 3000 et les engins de chantier, dont l'équipement sera réalisé en 2002, l'intégralité des engins moteurs CFL sont équipés du système MEMOR II+. Afin de réduire les risques potentiels lors de la circulation des engins étrangers sur le réseau luxembourgeois, des pourparlers concluants ont permis de définir les échéances pour l'équipement des engins de la DB et de certaines séries d'engins de la SNCB du système MEMOR II+. Actuellement, les négociations se poursuivent avec la SNCF. Pour la ligne Luxembourg - Bettembourg frontière, les CFL ont déjà trouvé un accord de principe avec la SNCF.

Dans le protocole d'accord relatif au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV-Est européen signé le 28 janvier 2002 entre le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement de la République Française et le Ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg il a été arrêté d'y installer le système français de contrôle de la vitesse par Balises appelé KVB.

Le simulateur de conduite de locomotives dynamique, complété par les modules CBT (computer based training) et PTT (part task training), a été livré et installé au centre d'instruction à Bonnevoie. Les premiers essais avec cet outil didactique de nouvelle génération, destiné à améliorer sensiblement la formation de base des conducteurs d'engins moteurs, ont été concluants. Le simulateur dynamique sera définitivement mis en service en 2002.

En vertu du Règlement grand-ducal du 17 juillet 2000, concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant les substances dangereuses, le groupe de travail appelé à élaborer un «Plan d'urgence matières dangereuses Gare de Bettembourg» a terminé une première ébauche du plan. Sur demande de l'inspection du Travail et des Mines (ITM), organisme légal surveillant la transposition des lois dites «SEVESO», le plan d'urgence a été redéfini en Plan d'Opération Interne (POI). L'ITM développera, le moment venu, un Plan Particulier d'Intervention (PPI). Lors d'une réunion de coordination à Ispra en Italie, la Commission Européenne, l'Union Internationale des Chemins de



Fer (UIC) et la Communauté des Chemins de Fer Européens (CCFE) ont retenu la transformation du guide pour la réalisation de plans d'urgences pour gares de triage proposée en fiche UIC R (recommandée).

Le conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses des CFL a travaillé sur plusieurs lignes d'action. Il a entamé, d'entente avec SNCH, la mise en conformité des citernes en possession des CFL et utilisées pour le transport de marchandises dangereuses. En outre, il observe le déroulement du travail des différents intervenants des CFL dans le transport de marchandises dangereuses et remédie aux irrégularités constatées.

La version imprimée des cartes géographiques d'accès aux lieux d'incidents et d'accidents, à l'échelle 1/5000, a été distribuée aux services concernés.

La sécurité du travail

Dans le domaine de la sécurité du travail, l'année 2001 a été caractérisée par la finalisation et la consolidation des mesures entamées dans les années précédentes. Les initiatives du Service de Sécurité des CFL ont su apporter maints changements d'un point de vue technique, résultant dans une amélioration de la sécurité au lieu de travail. L'amélioration des conditions objectives n'étant qu'une partie de son devoir, le Service de Sécurité axait un nombre de ses activités sur les protections individuelles et l'amélioration du comportement humain.

L'élaboration de manuels de sécurité digests et abordables a été clôturée, la distribution au personnel est entamée.

En 2001, l'intégralité du personnel travaillant dans l'entourage des voies a pu choisir entre plusieurs modèles de chaussures de sécurité de qualité supérieure. Cet équipement a trouvé l'approbation du personnel concerné.

La formation étant un atout majeur dans le domaine de la sécurité du travail, le Service de Sécurité a organisé, en collaboration avec un organisme agréé, une formation intensive pour 136 agents appelés à travailler avec des ponts roulants dans les Ateliers de Luxembourg. De même pour



28 agents du Service Installations Fixes, travaillant avec des grues auxiliaires. A noter que 41 agents ont obtenu le diplôme de secouriste. Du point de vue formation externe, le Service de Sécurité a initié les corps de pompiers d'Ettelbruck, de Mamer et de Mensdorf aux dangers spécifiques des sauvetages dans les enceintes et voies des chemins de fer.

Afin de garantir la transposition de l'Ordre Général (OG) n° 14, document interne harmonisant la transposition de la loi du 17 juin 1994, concernant la sécurité et la santé des travailleurs au travail, le Service de Sécurité des CFL a commencé à instaurer un système de management de la sécurité (SMS). Une première phase fut entamée en invitant les services à nommer des «Contacts Sécurité». Ces agents seront formés, suivant les nécessités spécifiques des services, comme travailleurs désignés et seront les agents de liaison du Service de Sécurité.

Le recensement des accidents de travail a permis de suivre le développement du nombre de ceux-ci. Comme ce nombre a été marqué par une tendance ascendante en 2001, les dirigeants de l'entreprise, en collaboration avec les responsables locaux, entameront une analyse de la situation afin de remédier rapidement à cette situation. Les agents du Service de Sécurité ont été formés suivant la méthode «Arbre des causes». Ces analyses

approfondies des accidents permettront de localiser et d'éliminer les risques par des mesures de prévention appropriées.

Les audits de sécurité, qui sont réalisés à tous les niveaux et dans tous les domaines de l'entreprise, ont cernés certaines failles et ont résultés dans l'élimination de conditions et d'actions dangereuses. Plusieurs mois sont à estimer pour la mise en œuvre de toutes les corrections proposées. Afin de garantir des audits de sécurité de bonne qualité, quatorze formateurs internes des CFL ont été formés.

Le projet pilote «sécurité sur les chantiers assurés par des entreprises externes», qui s'est déroulé pendant plusieurs mois à Esch-sur-Alzette, a été clôturé par une réunion inter-services où plusieurs conclusions ont été tirées. Ainsi, il a été décidé de prévoir dorénavant, dans le cahier des charges, la désignation d'un responsable sécurité pour un chantier déterminé, le port obligatoire des équipements de protection individuels (EPI) par les travailleurs, l'utilisation de machines conformes aux normes de sécurité et la communication de chaque incident et accident aux CFL. En plus, il est prévu de donner aux travailleurs des entreprises externes une formation sur les dangers spécifiques des chemins de fer. Des contrôles réguliers et périodiques seront effectués sur les chantiers, cela sous forme d'audits de sécurité.



La qualité

La qualité

A travers l'adoption du Plan Qualité Voyageurs (PQV) par le Conseil d'Administration en date du 29 mai 2000, les CFL avaient décidé d'améliorer la qualité par un nombre de mesures concrètes. La décision d'introduire aux CFL une démarche méthodique et cohérente de qualité était prise.

Pendant l'exercice 2001, les premières mesures ponctuelles de ce Plan Qualité Voyageurs ont été réalisées et une option pour une démarche de qualité de service a été préparée.

L'organisation Qualité mise en place

Dans la logique de ces décisions, une division Qualité a été mise en place et la Direction Générale a instauré un Comité Directeur de la Qualité composé des directeurs ainsi que de l'ensemble des chefs de service. La division Qualité a entre-temps créé un réseau de collaborateurs Qualité de différents services.

Quant à la mise en place d'une démarche méthodique Qualité, des actions de benchmarking auprès des responsables Qualité de différents réseaux ferroviaires (SNCB, CFF) et de prestataires de service public (RATP) ont montré que la majorité d'entre eux reconnaissent l'intérêt de la norme ISO 9001/2000 et l'appliquent de manière sectorielle. Cependant la plupart des interviewés se tient, pour la gestion de la qualité du service public, à une démarche de qualité de service basé sur la norme européenne prEN 13816,

relative au Transport Public de Voyageurs.

Actions en cours

Les formations

Au cours des exercices 2000 et 2001, un programme de formation ambitieux a été réalisé à l'égard du personnel en contact avec la clientèle.

La sûreté des voyageurs

Les sondages effectués en 1999 ont montré que le critère de la sûreté dans les trains et les gares joue un rôle important pour les clients. Afin d'y parvenir, la présence des forces de l'ordre en Gare de Luxembourg a été renforcée. Dans la même optique, le nombre d'agents de sécurité a été augmenté dans les trains et en Gare de Luxembourg.

La propreté et l'équipement des gares

La division Qualité, en tant que coordinateur de plusieurs grands projets, a initié la création d'un groupe de travail qui a pour mission de piloter l'amélioration de la propreté et de l'équipement des gares et des haltes. A ce sujet, le service GESTION RESEAU a réalisé fin 2001 un premier audit qui permet l'évaluation de la situation actuelle. Afin d'assurer une amélioration constante dans ce domaine très important, ces audits se feront à des intervalles réguliers.





Les réclamations et suggestions

Depuis la création de la cellule «suggestions et réclamations», présentée à l'époque par une campagne de communication, 896 réclamations ont été enregistrées et traitées. Une majorité des réclamations concernent les horaires - ponctualité incluse, la qualité du matériel roulant, ainsi que l'information des voyageurs en cas de perturbations. En réaction, les moyens de communication des agents du personnel d'accompagnement des trains ont été sensiblement améliorés par l'acquisition de téléphones mobiles. Ceux-ci leur permettent de donner des renseignements en cours de route aux clients.

Les exigences des clients

Afin de connaître les exigences des clients, deux sondages seront effectués en 2002 :

Un sondage, actuellement en phase d'exécution, porte sur le projet pilote «Gare de Mersch» tandis qu'un autre sondage, réalisé selon le modèle de 1999, nous donnera un aperçu global sur l'opinion des utilisateurs par rapport aux CFL.

Une enquête «origine-destination», démarrée fin 2001, s'achèvera en 2002.

L'initiative ponctualité des trains voyageurs

Le groupe de travail «Ponctualité», mis en place après l'introduction du Takt '98, a réussi à améliorer la régularité des trains de façon continue.

En effet, suite à la suppression des lignes transversales à partir de juin 2001 et suite à la modification de certaines règles de correspondance portant sur le trafic de fin de journée, les CFL



ont augmenté la ponctualité des trains de 1,9% par rapport à l'année précédente.

Une attention particulière est à apporter au rattachement du réseau CFL au suivi des trains de la SNCF et de la SNCB. Celui-ci permet de détecter les retards des trains dès leur apparition sur les réseaux voisins, de prendre les mesures adéquates en conséquence et d'en informer notre clientèle dans les meilleurs délais.

Le suivi des trains de fret

La première des statistiques sur les retards des trains de fret, réalisées par le service Gestion Réseau, eut lieu en mars 2001.

La seule saisie nécessaire a été effectuée en Gare de Bettembourg. Les résultats en trafic natio-

nal sont satisfaisants, avec 87,8% des trains ayant circulé avec un retard de moins de 30'. Pour les trains de fret en trafic international la situation est plutôt préoccupante, avec seulement 71,8% de trains avec moins de 30' de retard.

Les certifications ISO 9001

Les ateliers de Pétange ont poursuivi leur démarche de certification et envisagent la certification ISO 9001/2000 en juillet 2002 .

La qualité dans le trafic combiné

EuroLuxCargo participe activement aux travaux d'un groupe de travail de l'Union Internationale des Chemins de Fer, qui s'est proposé de détendre la situation préoccupante de la qualité du trafic international du combiné.






L'environnement

L'environnement

L'UE s'est engagée dans le cadre du Protocole de Kyoto à réduire ses émissions de gaz à effet de serre durant la période de 2008 à 2012 de 8% par rapport aux niveaux de 1990. D'ailleurs le Luxembourg s'est engagé à atteindre une réduction de 28% de ces émissions jusqu'en 2008-2010.



Ces considérations montrent que la politique nationale et européenne favorise le transfert du mode de transport route vers le rail, moyen de transport plus écologique. La protection de l'environnement joue donc un rôle considérable dans la politique de transport et les chemins de fer sont appelés à relever le défi du respect de la nature et de l'homme.

Comme les entreprises ferroviaires voisines, les CFL relèvent ce défi et projettent de développer une approche globale, qui vise à intégrer la problématique environnementale dans l'ensemble des pratiques de l'entreprise et dans son système d'organisation et de fonctionnement.

Ce management dans le domaine environnemental sera coordonné par la Division Environnement, créée fin 2001 au sein du Service Qualité, Sécurité et Environnement (QSE).

La division environnement s'est donnée les objectifs principaux suivants :

- s'occuper des exigences en rapport avec l'environnement,
- d'appuyer la direction dans sa démarche de respecter les exigences légales en matière d'environnement,
- de conseiller les autres services dans des questions environnement,
- de développer et de proposer des mesures pour diminuer les risques et pour mettre en place des moyens techniques supplémentaires,
- de mener, en cas de besoin, des enquêtes relatives aux incidents portant atteinte à l'environnement,

Les activités des CFL entreprises dans le domaine environnemental seront communiquées en interne et externe.



Les transports de personnes

Les transports de personnes

Le transport de voyageurs en service public

Le service par train

Sur base des expériences acquises depuis l'introduction du «TAKT'98», une réorganisation fondamentale de la desserte nationale sur rail a été entreprise.

En effet, vu le faible pourcentage de voyageurs profitant à plein des lignes transversales R1, R2 et R4 et afin de permettre une utilisation plus rationnelle du matériel, associée à une amélioration sensible de l'offre en places assises sur les trains les plus fréquentés, les lignes en question sont supprimées (sauf quelques trains à l'heure de pointe matinale); une desserte étoilée de/vers Luxembourg est réinstaurée.

Ceci permettra, d'une part, d'éviter aux voyageurs une attente sur les quais qui peut s'avérer inconfortable surtout en cas d'intempéries et, d'autre part, de mieux écarter les reports de retards d'une ligne sur une autre en cas de dérangements ou d'incidents.

Les 6 autorails de la série A2100 sont affectés définitivement aux lignes courtes et à trafic moins intense.

Des mesures ponctuelles d'adaptation des temps de parcours sont prévues pour améliorer davantage la régularité des trains.

Le nouveau concept de desserte engendre également une rénumérotation des trains quasiment intégrale.

Les seules catégories de trains utilisées dorénavant en service national sont :

- IR = InterRegio;
- RE = RegionalExpress;
- RB = RegionalBunn.

Le service par bus

Le Service BU, 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 140, est attaché à Luxembourg-Ville et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbrück.

Luxembourg	Echternach	Ettelbrück
107	20	13





Pendant l'exercice 2001, le personnel de conduite a totalisé 4.922.682 kilomètres (4.603.422 en 2000).

Le trafic frontalier de navetteurs professionnels

Le grand succès des abonnements frontaliers, enregistré déjà pour les exercices antérieurs, a pu être reconduit :

- abonnements FlexWay, destinés à la clientèle lorraine et vendus à 46809 exemplaires en 2001, ce qui représente un accroissement de 20,56% par rapport à l'exercice antérieur,
- le nombre des abonnements sur la ligne Longwy – Luxembourg a progressé de 1080 durant l'exercice 2000 à 3741 en 2001, ce en raison de la revue à la baisse du prix de transport,
- cartes-train Arlon-Luxembourg et Gouvy-Luxembourg, destinées aux navetteurs fer belges, vendus à quelque 12650 exemplaires par an, représentant une progression de 2,25% par rapport à l'exercice antérieur,
- la vente des abonnements OekoCard, destinés aux frontaliers de la région de la Ville de Trèves, s'est stabilisée par rapport à l'exercice précédent et représente quelque 120 abonnements par mois.



Le trafic voyageurs international en autonomie commerciale

L'exercice 2001 est marqué par une progression sensible du trafic général à destination de nos trois pays immédiatement limitrophes, surtout pour ce qui est de la vente des produits-phares.

Destination Belgique

A l'instar des années précédentes les résultats en trafic CFL-SNCB, surtout pour ce qui est des offres spéciales, ont fortement progressé.

Le produit «ESCAPADE», destiné aux voyageurs isolés et aux mini-groupes de 2 à 5 personnes, a progressé de plus de 22% en chiffre d'affaires au cours de l'année 2001. Le nombre de titres vendus s'est élevé à 20 716 exemplaires ce qui représente quelque 31 600 voyageurs correspondant à une évolution de +13,86%.

De même en ce qui concerne le produit «PASS PARTOUT», destiné aux jeunes de moins de 26 ans et commercialisé par tous les points de vente CFL au prix attractif de 550.- LUF, 26 551 titres ont été vendus pendant l'exercice écoulé, ce qui représente une progression en chiffre d'affaires de 11,05%.

Destination Allemagne

Tout comme pour les exercices antérieurs l'offre spéciale en trafic frontalier avec l'Allemagne dénommée «Tagesrückfahrkarte», valable entre le Grand-Duché et la ville de Trèves, draine quelque 52 500 voyageurs sur l'axe Luxembourg - Trèves ce qui engendre une progression de 3,74% du nombre de voyageurs par rapport à l'exercice précédent.

Destination France

Les ventes à destination de la France, une des destinations préférées des Luxembourgeois, enregistrent une progression, due notamment à la distribution de produits particuliers SNCF par la Gare de Luxembourg améliorant d'emblée le chiffre d'affaires global de quelque 11,66% par rapport à l'exercice 2000.

Destination Saar-Lor-Lux

Le produit «Saar-Lor-Lux-Ticket» lancé en 1999, valable sur les réseaux ferrés du Grand-Duché de Luxembourg, de Lorraine, de Sarre et en partie de Rhénanie-Palatinat et offrant la possibilité de voyager sans limites le samedi ou le dimanche, individuellement ou en mini-groupe, ce à un prix modique progresse de manière très positive et les titres vendus par les seuls CFL, représentent une évolution par rapport à l'exercice antérieur de +26,86% en voyageurs. Au cours de l'année 2001,

2 791 voyageurs ont profité de l'offre en question contre seulement 2 200 voyageurs en 2000.

Les voyages organisés

En trafic voyageurs international, citons les voyages organisés à destination des stations suisses de sports d'hiver, les trains spéciaux à destination de Perpignan et Marseille ainsi que les escapades en TGV à destination de Fréjus commercialisées en grande partie par la filiale CFL-EVASION.

Le Tour-Operator WASTEELS, partenaire de longue date des CFL pour ce qui est de l'acheminement des travailleurs immigrés - par l'offre BIGT - ainsi que des jeunes de moins de 26 ans - par l'offre BIGE respectivement BIJ, en voyage individuel, par groupe ou par train spécial, s'est vu attribuer une confiance tout à fait particulière par un renforcement hors pair du partenariat existant menant à une collaboration plus étroite dans la commercialisation de l'offre BIJ et ce déjà partir du changement de service d'été 1998.

La commercialisation de l'offre BIJ, en dehors du canal de distribution traditionnel que représentent les agences de voyages, simultanément par les trois gares CFL de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette et d'Ettelbruck a généré une progression de quelque 5,6% en nombre de voyageurs et de 7,30% en chiffre d'affaires.



Les transports de fret

Les transports de fret

L'évolution du trafic

Après une très forte année 2000, le trafic fret des CFL n'a pu suivre son évolution positive des dernières années. La mauvaise conjoncture économique et industrielle, ainsi qu'une diminution sensible des trafics de transit, ont provoqué une régression du tonnage total de l'ordre de 7%. Les tableaux ci-après reprennent les tonnes nettes, ainsi que les tonnes/kilomètres de tous les trafics de fret.



Unité : millier de tonnes

<i>Nature du trafic</i>	1999	2000	2001	<i>variations en %</i>	
				2001/2000	2001/1999
National	3.030	2.909	2.939	+ 1,03	- 3,00
Import/Export	8.179	8.919	8.716	- 2,28	+ 6,57
Transit	8.091	8.164	6.956	- 14,80	- 14,03
Total International	16.270	17.083	15.672	- 8,26	- 3,68
Total	19.300	19.992	18.611	- 6,91	- 3,57

Unité : millier de tonnes-km

<i>Nature du trafic</i>	1999	2000	2001	<i>variations en %</i>	
				2001/2000	2001/1999
National	110.676	111.053	107.879	- 2,86	- 2,53
Import/Export	258.848	274.745	274.717	- 0,01	+ 6,13
Transit	290.924	297.056	251.235	- 15,43	- 13,64
Total International	549.772	571.801	525.952	- 8,02	- 4,33
Total	660.448	682.854	633.831	- 7,18	- 4,03

Les deux tableaux font ressortir une diminution de l'ordre de 7% des tonnes nettes transportées et des tonnes-kilomètres réalisées.

En comparant les tonnages transportés en 2000 avec ceux transportés en 2001, le trafic international diminue de 8,26%, alors que le trafic national augmente de 1,03%.

Le trafic de transit

Le trafic de transit accuse une baisse sensible des tonnages transportés, le secteur le plus touché étant celui des transports combinés. Après une année exceptionnelle, les transports de bois bruts ont tendance à revenir vers un niveau de tonnage normal. La situation conjoncturelle peu satisfaisante dans le domaine sidérurgique contribue également à la baisse générale des tonnages transitant par les CFL. Une grève SNCF, au mois de mars et avril, a causé le détournement de certains trains par des itinéraires évitant les CFL.

Le trafic Import/Export

En trafic Import/Export, la baisse de trafic se manifeste surtout dans les secteurs sidérurgique et para-sidérurgique, ainsi que dans celui des produits de construction. La mauvaise phase conjoncturelle du secteur de revêtement de produits plats (coils) touche le trafic dans les deux sens.

Le trafic national

Le trafic national a connu une évolution positive concentrée surtout sur le secteur sidérurgique.

Le trafic combiné

Le trafic combiné souffre d'une baisse sensible, due principalement à la grève SNCF de mars-avril, durant laquelle le trafic a été complètement interrompu et les trains déviés via l'axe allemand, ainsi qu'au redéploiement du schéma d'exploitation de notre client principal.

De plus, l'organisation des opérateurs en Transport Combiné peut offrir une grande flexibilité quant au choix de l'axe qu'ils utilisent et nous constatons un glissement lent et continu des trafics vers l'axe allemand.

Les deux tableaux ci-après représentent l'évolution spécifique du trafic combiné.





Unité : millier de tonnes

<i>Trafic intermodal</i>	1999	2000	2001	<i>variations en %</i>	
				2001/2000	2001/1999
International					
- Export	289,1	237,9	164,0	- 30,86	- 43,27
- Import	231,3	213,9	158,5	- 25,87	- 31,47
- Transit	4.016,3	3.970,8	3.232,6	- 18,59	- 19,51
Sous-total	4.536,7	4.422,5	3.555,1	- 19,60	- 21,64
National	22,6	37,4	40,3	+ 7,75	+ 78,32
Total général	4.559,3	4.459,9	3.595,4	- 19,37	- 21,14

Unité : millier de tonnes-km

<i>Trafic intermodal</i>	1999	2000	2001	<i>variations en %</i>	
				2001/2000	2001/1999
International Départ					
- Export	4.914	4.397	2.820	- 35,87	- 42,61
- Import	4.478	3.732	3.278	- 12,17	- 26,80
- Transit	143.569	141.710	115.278	- 18,65	- 19,71
Sous-total	152.960	149.839	121.376	- 19,00	- 20,65
National	1.087	1.792	1.931	+ 7,76	+ 77,64
Total général	154.047	151.631	123.307	- 18,68	- 19,95



Les infrastructures

Les infrastructures

Au courant de l'année 2001, les CFL ont investi pour leur propre compte un montant global de 64,3 millions €, et pour compte du Fonds du rail 53,2 millions €.

Bâtiments et ouvrages

Gare de Mersch

Dans le cadre du PQV, la Gare de Mersch a été désignée en tant que projet pilote du réaménagement de toutes les gares à densité de trafic élevé du réseau luxembourgeois.

Pour satisfaire au mieux les demandes accrues de confort de nos clients, les installations fixes tels que quais, marquises, abris et souterrains ont été modernisées. La construction d'un deuxième souterrain et la mise en place d'une installation d'information des voyageurs moderne ont été réalisées.

Afin de pouvoir mieux accueillir nos clients, le centre de vente, ainsi que la toiture du Bâtiment Voyageurs ont été complètement réaménagés.

Gare de Luxembourg

Les travaux de réaménagement des façades, ainsi que l'application d'une isolation thermique et le renouvellement des fenêtres de l'hôtel de la Direction ont été poursuivis.

Le poste moyenne tension du Bâtiment Voyageurs a été raccordé au réseau électrique 20 kV et une nouvelle trace multitubulaire a été réalisée à travers le quai I.

Les transformations d'une partie de la partie sud du bâtiment voyageurs ont été effectuées pour les besoins des services de la Police grand-ducale.

Autres travaux d'infrastructure

Le projet CRM est prévu pour permettre le remisage, la maintenance et le nettoyage du matériel ferroviaire CFL et étranger. Il est destiné à regrouper les Ateliers et le Dépôt de Luxembourg en regroupant les activités en un seul site. Le terrain disponible se situe sur l'emplacement de l'actuel Dépôt de Luxembourg.

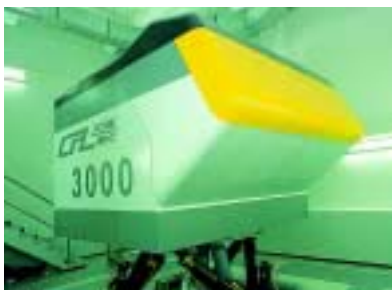
Le consultant TRANSURB a effectué une étude relative à la conception et à l'implantation du nouveau CRM à Luxembourg. La procédure d'autorisation commodo-incommodo a été adjugée à PRO-SOLUT. Un relevé historique du site a été établi par ENVIRO SERVICES, en vue de la constitution des dossiers «Cessation des activités» et «Dépollution du site».

Les conditions d'exploitation dans les faisceaux de remisage ont dû être adaptées à la directive européenne concernant la mise à disposition des réseaux aux tiers exploitants. Pour cela une réévaluation du budget du projet a dû être effectuée.



Ancien Cargo-Center

Des locaux pour l'implantation du simulateur de conduite ont été aménagés. Ces locaux ont été équipés d'une installation de chauffage, de ventilation et de climatisation. Les installations techniques de basse tension et le poste de moyenne tension, alimentant le Cargo-Center et les halles occupées par le Comptoir des Fers et Métaux, ont été renouvelées. Ceci a permis de passer, comme prévu par la Ville de Luxembourg, d'une moyenne tension de 5 kV à une moyenne tension de 20 kV. Deux salles d'instruction ont été aménagées au 1^{er} étage du bâtiment.



Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

Contrôle de la vitesse des trains

Au cours de 2001, 47,1% des signaux fixes principaux ont été équipés et mis en service dans le cadre de la réalisation du système d'arrêt automatique des trains «MEMOR II+».

Le développement d'un codeur combiné ETCS/crocodile a été terminé et essayé sur différents types de signaux de la ligne du Nord et du poste d'écolage à Bettembourg.

Les signaux fixes des postes de signalisation de Cruchten et de Troisvierges ont été équipés de ces codeurs au cours de novembre/décembre 2001 après l'achèvement de ces essais.

Passages à niveau

Dans le cadre du projet de renouvellement systématique des passages à niveau sur le réseau CFL, 18 passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée.

De ces 18 passages à niveau modernisés, le PN 89 à Noertzange et le PN 93 à Esch/Alzette étaient les derniers desservis à distance par un agent du Service GR et contrôlés à l'aide d'une télévision utilitaire.



Les travaux de suppression du passage à niveau PN 70 à Biwer ont été entamés.

Renouvellement et modernisation aux installations de voie

Gare de Luxembourg

La sécurisation de la bifurcation Stadtgrund par renouvellement de 3 appareils de voie de profil de rail UIC60 a été réalisée.

Les travaux d'adaptation des voies de circulation du secteur Triage en Gare de Luxembourg ont été poursuivis, en vue de la construction du Centre de Remisage et de Maintenance.

Gare d'Esch/Alzette

Les travaux de modernisation en Gare d'Esch/Alzette, entamés en 1999 par le renouvellement des appareils de voie et des voies encadrantes, ont été poursuivis. 3 appareils de voie de profil de rail UIC60 ont été renouvelés en 2001 à la tête Belval-Usines.

Gare de Mamer

Le renouvellement de 5 appareils de voie de profil de rail UIC60 en voie principale, ainsi que d'un appareil de voie de profil de rail S54 dans la cour à marchandises avec voies encadrantes a été réalisé en tête de Bertrange.

Gare de Pétange

Les travaux de renouvellement partiel des voies du Triage de Pétange ont été poursuivis. 4000 m de nouvelles voies en profil S54 ont été posées sur traverses en bois avec fixation indirecte élastique sur selles.

Gare de Wasserbillig

Les travaux de modernisation des installations fixes en Gare de Wasserbillig ont été commencés au cours de 2001. Le renouvellement de 22 appareils de voie de profil de rail UIC60 et S54, ainsi que \pm 3.000 m de voie courante ont été réalisés.

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg

Les travaux de renouvellement complet de profil de rail UIC60, ainsi que l'augmentation de l'entre-axe à 4,00 m de la ligne Zoufftgen - Luxembourg ont été poursuivis. La voie gauche du tronçon de ligne Berchem/Nord - Luxembourg/Sud a été renouvelée en profil de rail UIC60 par train de pose et de dégarnissage mécanique entre les P.K. 10,080 et 13,820 sur une longueur de 3.740 m.



Ligne de Rodange à Longwy

Le renouvellement complet de voie sur la ligne de Rodange à Longwy entre les P.K. 3,500 et 5,161 a été réalisé. Environ 1000 m de voie courante de profil UIC54 ont été posées sur traverses en bois avec fixation indirecte élastique sur selles.

Ligne de Kautenbach à Wiltz

Le tronçon de voie de la ligne Kautenbach et Wiltz entre les P.K. 0,338 et 3,175 a été renouvelé. Environ 3.000 m de voie courante de profil UIC54 ont été posées sur traverses en béton avec fixation directe élastique sur pierres naturelles. En Gare de Kautenbach, 3 appareils de voie de profil de rail U33 ont été remplacés par des appareils de voie de conception moderne de profil de rail S54.

Adaptation et modernisation aux installations de signalisation

Poste de signalisation informatisé de Noertzange

La mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé de Noertzange, commandant toutes les installations de sécurité de Noertzange, Tétange et Rumelange, a eu lieu au cours du mois de mai.

De ce fait, les installations de block de section automatique à l'embranchement InterMoselle et aux gares voisines Bettembourg et Esch/Alzette ont également pu être mises en service.

Une installation du suivi automatique de la marche des trains entre Esch/Alzette – Noertzange et Bettembourg a été aménagée, permettant ainsi le suivi continu des trains d'Esch/Alzette à Luxembourg et créant en même temps la base pour l'équipement du futur poste de contrôle centralisé (PCC).

Gare de Wasserbillig

Dans le cadre de la modernisation de la Gare de Wasserbillig, les travaux de montage des installations de sécurité ont pu être entamés. Il s'agit notamment des travaux d'aménagement d'un bâtiment modulaire, abritant les équipements techniques et le personnel de desserte.

Le montage des installations en cabine du poste de signalisation informatisé a été achevé en décembre 2001.

Port de Mertert

Dans le cadre de l'extension des installations ferroviaires, la mise en service d'un sabot de déraillement dans la voie 63, ainsi que la suppression des anciens postes de commande 1-Sud et 2-Nord ont été réalisées.

Gare de Luxembourg

Dans le cadre de l'aménagement d'un centre de remisage et de maintenance, l'exécution des modifications des installations de sécurité du poste de

signalisation informatisé, suite à la dépose des voies 89 à 102, ont été réalisées en deux phases. Lors de la dernière phase, les signaux fixes de sortie de groupe du secteur ont été intégralement remplacés par des signaux fixes de sortie individuels. Une situation de signalisation de vitesse claire a donc pu être réalisée à l'endroit de la bifurcation Stadtgrund par la mise en œuvre de SFI/RI isolés et commandés en fonction des itinéraires tracés. Ces nouveaux signaux ont permis la suppression des RAL à 40 km/h et des SFL/TA et TZ à 50 km/h évitant ainsi le chevauchement de plusieurs indications de vitesse.

Adaptation et modernisation des installations de traction électrique

Dans le cadre du projet de renforcement de l'alimentation électrique du réseau des CFL, les travaux suivants ont été réalisés :

- Construction des postes à autotransformateurs de Daerenbusch et de Dommeldange.
- Installation et mise en service d'une batterie condensateurs à la sous-station d'Esch/Belval
- Installation de systèmes à 2x25 kV entre Huncherange et Bettembourg

Gare de Wasserbillig

Les installations de traction électrique ont été

adaptées à la nouvelle situation de voie dans le cadre du projet de modernisation de la gare.

La gare a été équipée de poutres de portiques rigides de type auto-portant.

Un nouveau découpage électrique est en cours de réalisation.

Gare d'Esch/Alzette

Les installations caténares ont été adaptées à la nouvelle situation des voies à la tête «côté Schifflange». De ce fait un nouveau découpage électrique a été réalisé.

Les travaux de modernisation des installations de traction électriques à la tête «côté Belval» ont démarré.

Gare de Luxembourg

Les caténares des voies 96 à 102 ont été déposées dans le cadre de l'aménagement d'un centre de remisage et de maintenance. Les voies 86 et 87 du triage de Luxembourg ont été électrifiées.

La reprise de la tension mécanique des caténares non régularisés, ainsi que le remplacement partiel du fil de contact ont été effectués.

L'installation d'un 4^{ième} shunt résonnant à 50 Hz à été installé sur le réseau 3000 V courant continu.



Gare de Noertzange

L'amélioration du plan de contact par la régularisation des caténaires a été réalisée.

Gare de Pétange

Un poste de traction électrique a été déposé et l'alimentation des caténaires a été adaptée.

Sept transformateurs, destinés au réchauffement des aiguilles, ont été installés.

Gare d'Ettelbruck

Les caténaires ont été adaptées dans le cadre de la réfection du passage supérieur Patton situé au P.K. 47,773.

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg

Des poutres de portiques rigides ont été installées entre les P.K. 12,00 et 13,00 comme suite à l'augmentation de l'entrevoie à 4 m. Dans le même contexte, les lignes de contact aériennes des voies de Luxembourg à Berchem ont été adaptées.

Dans le cadre de la reconstruction du passage inférieur Rangwée, les caténaires ont été adaptées.

Une maintenance approfondie des lignes de contact des voies principales en gare de Bettembourg a été effectuée.

Ligne de Ettelbruck à Diekirch

Un feeder de renfort de section a été déposé.

Ligne de Luxembourg à Troisvierges

Les caténaires ont été aménagées dans le cadre de la création de l'embranchement Kleck à Lorentzweiler.

Les caténaires ont été abaissées à Lorentzweiler dans le cadre de la construction d'un échangeur de l'autoroute du Nord.

Suppression du PN 70 à Biwer

Les caténaires ont été adaptées suite à la suppression du passage à niveau.

Adaptation et modernisation des installations de télécommunication

Gare de Noertzange

L'aménagement d'une nouvelle installation numérique de télécommunication, de sonorisation et radiotéléphonique a été réalisée pour les besoins de l'exploitation et des équipes d'entretien de l'infrastructure dans le cadre de la modernisation des installations de signalisation en Gare de Noertzange.

En outre, un nouvel équipement digital pour l'enregistrement des conversations avec le chef de circulation a été installé.

Poste directeur de Luxembourg

L'équipement de commande téléphonique universel a été adapté suite à la modification des installations de sécurité effectuée dans le cadre du projet du centre de remisage et de maintenance.

Gare de Mersch

Dans le cadre du projet «Gare pilote» à Mersch, un système d'information des voyageurs a été développé. Ce système comprend un système de téléaffichage des trains au départ, un système d'affichage, de localisation et d'organisation des correspondances des autobus du RGTR. En outre on a procédé au renouvellement du poste de commande téléphonique universel et des horloges.

Lignes diverses

La pose de câbles en cuivre, entre Oetrange et Wasserbillig, Noertzange et Rumelange, Wasserbillig et Mertert-Port, ainsi que celle de câbles à fibres optiques sur les tronçons de ligne Luxembourg - Alzingen, Oetrange – Wasserbillig, Wasserbillig - Mertert-Port et Alzingen – Berchem, ont été réalisées.





Les moyens d'exploitation

Les moyens d'exploitation

Le réseau ferré

Le réseau ferré luxembourgeois, dont les CFL ont en charge la gestion selon la loi du 10 mai 1995, s'organise autour de cinq lignes principales qui convergent en gare de Luxembourg, ainsi que de plusieurs lignes secondaires. En outre, 47 embranchements et sous-embranchements constituent les points de départ ou d'arrivée du trafic fret.

Au 31 décembre 2001, la longueur totale des lignes s'élevait à 274 kilomètres, dont 140 kilomètres à double voie et 134 kilomètres à voie unique. La longueur totale des voies était de 617 kilomètres dont 435 kilomètres de voies principales et de gare et 182 kilomètres de voies de service.

Le réseau ferré comprend entre autres 1014 appareils de voie dont 521 en voie principale et 493 en voie de service. Le réseau est électrifié à 95%, soit une longueur totale de 574 kilomètres de voies. 48 kilomètres de voies sont alimentés en courant continu 3 kV et 526 kilomètres de voies en courant alternatif monophasé 25 kV/50Hz.

Le patrimoine du réseau ferré comprend 65 gares et points d'arrêt ouverts au trafic voyageurs. Les lignes ferroviaires luxembourgeoises comportent cinq grands viaducs ainsi que 25 tunnels et parcourent 345 ouvrages d'art assurant le croisement des voies ferrées avec le réseau routier et les cours d'eau. S'y ajoutent 48 passages inférieurs ou supérieurs pour piétons et 150 passages à niveau, dont 16 à régime fermé et 86 équipés de demi-barrières automatiques.

Matériel roulant

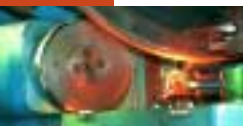
Des nouvelles perspectives d'avenir ont été ouvertes en 2001 avec la signature du marché d'acquisition pour 12 rames automotrices tri-caisses à deux niveaux. En même temps, les CFL ont passé avec la SNCF une convention d'assistance pour la mise en œuvre de cette construction incluant les spécificités CFL. Les livraisons prévues s'étalent de 2004 (3 unités) par 2005 (6 unités) à 2006 (3 unités).

Les contacts avec la SNCF en vue d'une acquisition commune éventuelle de locomotives Diesel ont été poursuivis. Une décision d'acquisition devrait être prise en 2002.

Pour satisfaire à la demande croissante de wagons, les CFL ont renforcé leur parc commercial par la location supplémentaire de 120 wagons : 60 Rmms et 60 Eaos.

Matériel moteur

Suivant un accord passé avec le constructeur, les CFL ont réceptionné les 5 dernières locomotives de la série 3000 qui ont été mises en service en juillet 2001. La réparation de la locomotive 3001, avariée par incendie en date du 19 janvier 2000 a été abandonnée définitivement et la locomotive a été réformée en décembre 2001. Le parc des locomotives de la série 3000 comprend donc un total de 19 engins.





Six locomotives de la série 3600, qui ont excédés leur limite d'âge, ont été mises à la réforme au cours de l'exercice 2001.

En 2001 les 3 derniers autorails de la série 2100, sur un total de 6, ont été mis en service. Depuis lors, ces véhicules assurent les services ferroviaires principalement sur les lignes en antenne.

Le parc du matériel moteur et matériel moteur voyageurs comprend au 31 décembre 2001 :

- 19 locomotives électriques de ligne bitension,
- 11 locomotives électriques monocourant,
- 18 locomotives Diesel-électriques,
- 27 locomotives Diesel-électriques de manœuvre,
- 11 locotracteurs.
- 30 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz,
- 2 automotrices électriques à courant continu 3 kV
- 2 autorails Diesel doubles,
- 6 autorails Diesel monocaisse.

Matériel remorqué voyageurs

Le parc des voitures comprend au 31 décembre 2001 :

- 16 voitures «CORAIL» climatisées, faisant partie d'un parc commun SNCF-CFL, destinées au trafic international,
- 57 voitures à couloir central pour service intérieur omnibus,

- 1 voiture «Rendez-Vous» spécialement équipée pour un service de restauration lors d'événements spéciaux,
- 2 voitures «vélos» aménagées pour le transport de vélos.

Matériel remorqué marchandises

Locations :

Pour satisfaire à la demande croissante de wagons, les CFL ont renforcé leur parc commercial par la location supplémentaire de 120 wagons dont 60 Rmms et 60 Eaos.

Transformations :

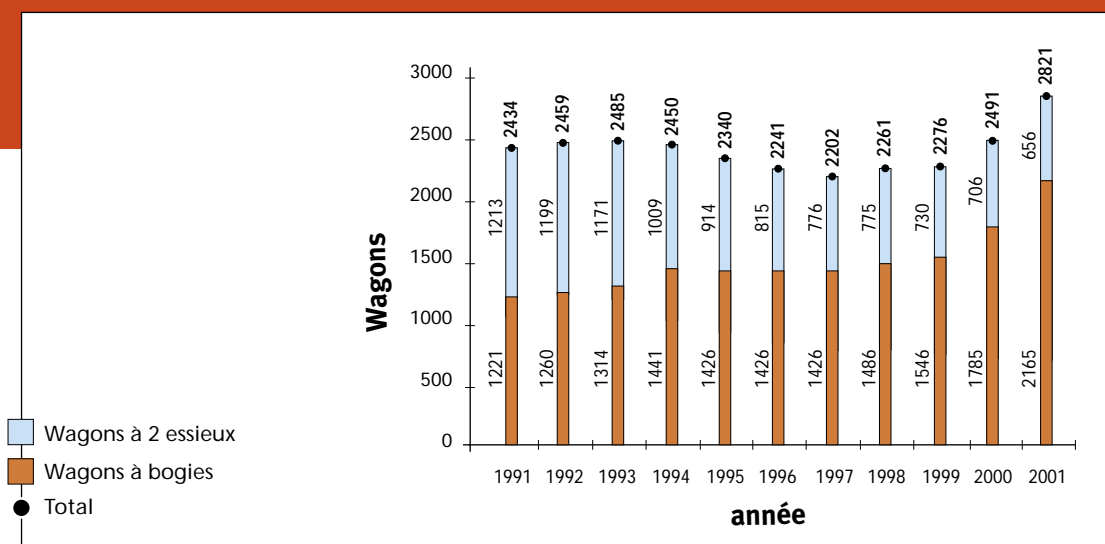
- 11 wagons Tdgs ont été transformés en wagons Fcs,
- 30 wagons Tms ont été transformés en wagons Ekkos,
- 5 wagons Us – transport d'essieux ont été intégrés dans le parc RIV.

Retraits :

- 56 wagons à 2 essieux et 1 wagon à bogies ont été retirés du service suite avarie grave ou mauvais état général,
- 20 wagons Rb(kk)s, 50 Rnss-z et 24 Rens loués ont été restitués à la fin du contrat,
- 43 wagons de service ont été retirés du service suite avarie grave ou mauvais état général.



Evolution de l'effectif des wagons du parc commercial :



En fin d'exercice 2001 le parc du matériel remorqué fret comptait un total 2821 wagons, dont 323 wagons loués. Le parc commercial est composé de :

- 397 wagons tombereaux, dont 185 à déchargement automatique,
- 19 wagons couverts de type ordinaire,
- 30 wagons couverts de type spécial,
- 405 wagons plats à 2 essieux,
- 1535 wagons plats à bogies dont 436 de grande longueur utile (24 et 25 m) et 138 à couverture mobile,
- 38 wagons à bogies pour le transport de conteneurs (jusqu'à 40'),
- 245 wagons à bogie de type spécial à berceaux et à couverture mobile dont 50 à capots télescopiques pour le transport de coils,
- 152 wagons à toit ouvrant, dont 79 à 2 essieux et 73 à bogies. 85 wagons sont munis d'un système de déchargement automatique.

99% de ces wagons, soit 2791 unités, sont aptes au trafic international. Parmi ceux-ci 880 wagons, soit 31%, font partie du pool EUROP, communauté constituée entre 9 réseaux européens en

vue de l'exploitation en commun de différents types de wagons déterminés.

En 2001, la capacité de transport du parc de wagons CFL a été portée de 123.980 tonnes à 146.011 tonnes et par suite, la capacité moyenne par wagon a atteint 51,96 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 18,48 ans.

Le parc de wagons de service s'élève à 130 unités.

Particuliers :

La filiale ACTS a immatriculé 60 wagons plats à bogies du type Slps aux CFL et loué 41 wagons auprès de la société WASCOSA.

Le matériel routier

Le Service BU dispose d'un parc routier comprenant 33 autobus standard et 20 autobus articulés. Huit nouveaux autobus de la marque Van HOOOL ont été mis en service en 2001 en remplacement sept autobus de la marque Volvo.

Tous les autobus sont équipés de systèmes de



localisation GPS et d'une installation de télécommunication.

Outre l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 53 autobus et 166 voitures et camionnettes de service, l'atelier de réparation du Service BU a également pour charge l'entretien et la réparation de 920 oblitérateurs et 720 appareils de commande des 4 réseaux de transport en commun (AVL, CFL, RGTR et TICE).

L'Informatique

Réalisations softwares

L'adaptation de divers logiciels pour leur compatibilité vers l'Euro a été menée à bien courant de l'année 2001.

D'autre part, diverses extensions du logiciel SAP R/3 ont été réalisées :

- la gestion financière de la maintenance des infrastructures (module Plant Maintenance),
- l'archivage optique des lettres de voitures,
- la facturation des clients du fret,
- l'intégration des fonctions de back-office relatives à la vente s'opérant dans le guichet des gares.

Afin d'améliorer le suivi de la circulation du trafic, les CFL se sont connectés au système de localisation des trains de la SNCF (application informa-

tique Bréhat). Des terminaux sont installés à la Permanence de Luxembourg et à Bettembourg.

En collaboration avec la filiale ELC, le Service Informatique a réalisé un logiciel qui permet la saisie des lettres de voitures sur un Extranet; cette fonctionnalité sera mise à disposition des clients du fret.

Avant-projets software

Le Service Informatique a participé à diverses études, notamment :

- l'élaboration d'un cahier des charges pour la recherche d'un système de contrôle d'accès du bâtiment de la Direction Générale,
- des tests d'intrusion sur le site Web des CFL,
- l'équipement software du futur centre de psychologie des CFL,
- le renouvellement du logiciel de suivi opérationnel Sigma,
- l'étude du raccordement des CFL au système de suivi de la circulation du trafic de et vers la SNCB (application informatique Artweb).

Infrastructure réseau

La mise à disposition de fibres optiques reliant les sites de Luxembourg, Bettembourg et Esch-sur-Alzette a permis l'installation de composants actifs pour améliorer la fiabilité et le débit du réseau informatique entre ces sites.

L'énergie

Le tableau ci-dessous reprend les éléments essentiels du bilan de consommation d'énergie des CFL pour les besoins du transport, en comparaison avec les années antérieures.

Pour le volet traction rail, les chiffres reflètent l'électrification totale du réseau luxembourgeois ainsi que l'augmentation du trafic voyageurs et marchandises. En général, le tableau illustre le bilan énergétique modéré, caractéristique du transport ferroviaire.

Les stocks

Les augmentations des mouvements de stock par rapport à l'année précédente sont dus aux grands chantiers de l'infrastructure, notamment aux installations de traction électrique entamés au cours de 2001.

Consommation Energétique :*Chiffres exprimés en millions*

	1999	2000	2001	variations en %	
				2001/2000	2001/1999
Traction rail					
Electrique (kWh)	64,57	66,91	68,79	+2,81%	+6,54%
Gasoil (l)	7,66	8,06	7,47	- 7,6%	-2,5%
Route					
Gasoil (l)	1,44	1,42	1,53	+ 8%	+ 6%

Evolution des Stocks :*Unité : millions EUR*

	1999	2000	2001	variations en %	
				2001/2000	2001/1999
Approvisionnements	5,82	6,54	8,60	+31%	+47,7%
Récupération de matériel	1,69	1,39	1,80	+29%	+6,5%
Consommations	8,09	8,61	9,38	+8,9%	+15,9%
Stocks	17,55	16,89	17,91	+6%	+2%



Les ressources humaines

Les ressources humaines

Les ressources humaines constituent les fondements indispensables d'une entreprise moderne et compétitive pour assumer les tâches les plus diverses. Pour garantir une prestation de qualité, celle-ci doit disposer d'un personnel hautement qualifié, motivé et très efficace. La politique d'embauchage pratiquée aux CFL au courant de l'exercice 2001 a été caractérisée par un effort supplémentaire pour assurer la continuité dans les différentes filiales, notamment celles en relation directe avec l'exploitation ferroviaire. Il est de la volon-

té des CFL de former et d'agencer un personnel qualifié pour garantir un niveau compétitif dans la pluralité des métiers omniprésents dans la société.

Au courant de l'année, les CFL ont organisé plusieurs concours d'admission pour recruter des collaborateurs dans presque tous les domaines présents aux chemins de fer. Fin 2001, l'effectif du Groupe CFL a connu un total de 3212 collaborateurs, une augmentation de 65 unités par rapport à l'année précédente.



Effectif sur place au 31 décembre 2001

	<i>Hors statut</i>	<i>Cadre permanent</i>	<i>Personnel auxiliaire</i>	<i>Autres</i>	<i>TOTAL</i>	<i>Personnel non disponible</i>	<i>TOTAL disponible</i>
CFL	38	3079	27	4	3148	21,5	3126,5
Filiales	1	42	0	21	64	1,5	62,5
Totaux	39	3121	27	25	3212	23	3189





Les filiales et les participations

Les filiales et les participations

CFL – Evasion S.A.

La filiale CFL - Evasion S.A., associée à l'Union Luxembourgeoise du Tourisme est opérationnelle depuis début 1999. Elle dispose d'un capital social de 495.787,05.- € dont la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois détient 99,95% des actions et dont 0,05% sont détenues par Rail Réassurances S.A.. La nouvelle société qui entend marquer la présence du groupe CFL sur le marché des voyages et du tourisme, dispose de deux bureaux à Luxembourg - Ville, place de la Gare et en Gare de Luxembourg. CFL - Evasion S.A. propose à sa clientèle une gamme de produits des plus attrayants sur le marché luxembourgeois. Le développement de la filiale est marqué par les événements du 11 septembre, qui entraînaient une réticence générale envers les voyages et par suite, CFL – Evasion affiche un résultat négatif pour l'année 2001.

CFL - Evasion S.A. offre une multitude de produits tant sur le plan du tourisme ferroviaire que non ferroviaire. Des voyages individuels ou en groupe «sur mesure» sont proposés à la clientèle dans les brochures touristiques ferroviaires «Railworld» et la «Côte d'Azur en T.G.V.». Il est évident que le lien de parenté de CFL - Evasion S.A. avec la société mère facilite l'affrètement de trains spéciaux, comme par exemple les voyages forfaitaires en trains à grande vitesse (T.G.V.) au départ de Luxembourg et à destination de la Côte d'Azur.

L'agence CFL – Evasion, située dans le bâtiment de la Direction Générale des CFL, entièrement rénovée a fêté sa réouverture en juillet 2001.

EuroLuxCargo S.A.

EuroLuxCargo S.A., filiale à 100% de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois au capital social de 7.436.805,74.- €, est une société de commercialisation, chargée du trafic ferroviaire fret national et international. Les relations privilégiées avec ses partenaires du secteur du transport lui permettent d'élaborer des solutions logistiques sur mesure, incorporant au besoin d'autres modes de transport, tel la route ou la voie navigable.

A partir du 1^{er} septembre 2001, EuroLuxCargo S.A. a repris l'entreprise ferroviaire NEG (Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft) avec siège social à Uetersen en Allemagne. La NEG dispose d'une licence ferroviaire pour le réseau ferré allemand en régie propre.

CFL – Immo S.A.

Le capital social de CFL - Immo S.A. s'élève à 74.368,06.- €. 299 actions sont détenues par la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois et une action par Rail Réassurances S.A.

CFL-IMMO S.A. a pour objet, conformément aux conventions signées entre l'Etat luxembourgeois et la Société Nationale des Chemins de Fer Luxem-





bourgeois, en date du 22 novembre 1999, respectivement entre les CFL et CFL-IMMO S.A. en date du 21 juillet 2000, relatives à la gestion des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire, d'assurer la gestion de ce patrimoine ferroviaire. Ces conventions fixent les modalités en matière d'acquisition, de location, de vente et d'entretien des immeubles concernés. En outre, elles définissent les règles en matière de prévision, de dépenses, de recettes, de contrôle et de rémunération.

Conformément à la convention signée entre les CFL et CFL-IMMO S.A. en date du 29 septembre 2000, cette dernière assure également la gestion des immeubles appartenant à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Au courant de l'année 2001, CFL-IMMO S.A. a opéré 13 transactions immobilières, ventes, acquisitions et échanges de terrains ou d'immeubles. Elle a établi 19 conventions, 20 permissions de voirie et 36 contrats de location et d'affermage.

Pour la même période, CFL-IMMO S.A. a poursuivi plusieurs études de projets qui sont en rapport avec la valorisation de certains terrains ferroviaires et avec la construction d'un bâtiment administratif pour les besoins des CFL.

Dans le contexte du développement du Container Terminal à Bettembourg-Dudelange et de la

création d'un «Freight Village», le Masterplan a été finalisé.

Une convention importante avec la Ville de Luxembourg a été signée, concernant la réalisation par la Ville d'une centrale de cogénération, sur le site de la centrale thermique CFL existante, qui approvisionnera en chaleur tous les bâtiments de la SNCFL.

Ce projet permettra également de raccorder les installations du futur Centre de Remisage et de Maintenance et de remplacer l'ancienne chaufferie des Ateliers de Luxembourg.

Container Logistics Bettembourg S.A.

L'évolution négative de la conjoncture économique pendant l'année 2001, avec les difficultés d'exploitation dans le transport combiné international, n'a pas épargné les volumes au départ et à l'arrivée, ni le transit au Grand-Duché de Luxembourg.

Dans un contexte difficile, la filiale Container Logistics Bettembourg S.A., a su se stabiliser en affichant un chiffre d'affaires quasiment identique à celui de l'année précédente, ceci en réalisant un résultat légèrement positif et en maintenant le nombre des manutentions au même niveau qu'en l'année 2000.

La consolidation des services opérationnels s'est poursuivie par le renforcement progressif de l'informatisation et des progrès importants ont été notés dans le domaine de la qualité et de la sécurité.

Une restructuration des services opérationnels a été entreprise afin d'élargir l'offre logistique et de renforcer ainsi les liens avec les clients. L'effectif moyen était de 34 personnes en 2001.

En juillet 2001, les actions détenues par «Star Participations s.a.h.» ont été cédées à la société «Arthur Welter Transports S.à.r.l.» et CLB retrouve ainsi un partenaire de taille, jouant un rôle incontournable dans le domaine du transport routier et de la logistique.

Les actions sont désormais détenues à 75% par la «Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois», à 15% par la société «Arthur Welter Transports S.à.r.l.» et à 10% par la société «Intercontainer-Interfrigo» s.c..

Le capital social s'élève à 1.165.099,57 €.

ACTS – Luxembourg S.A.

Les actions d'ACTS - Luxembourg S.A. dont le capital social s'élève à 2.627.671,36.- € sont détenues à 79,24% par la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

La société a pour objet l'achat, la vente, et la location de wagons spéciaux et de conteneurs, l'organisation de trafic avec ces outils, la maintenance et le transport des conteneurs ainsi que l'exploitation de terminaux multimodaux, de même que toutes les opérations qui se rapportent directement ou indirectement à l'objet social et la participation à des sociétés ayant un objet identique et similaire.

A côté des opérations terminales sur le site Wolser à Dudelange/Bettembourg, la société ACTS a étendu son activité pour le client Luxguard sur le site de Bascharage. Les opérations de manoeuvre sont effectuées moyennant un engin rail/route à partir du 1^{er} février 2001.

Rail Réassurances S.A.

Rail Réassurances S.A., captive de réassurance, créée en 1996, dispose d'un capital social de 13.634.144.- €. Cette filiale à 100% de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois a pour objet toutes opérations de réassurances dans toutes les branches et notamment dans le secteur ferroviaire.

Au cours de l'exercice 2001, cette activité de réassurances, ainsi que la mise en valeur des fonds propres ont pu dégager un résultat bénéficiaire, avant allocation à la provision pour égalisation, de 2.780.420.- € (2.042.022.- € en 2000), ce qui a permis d'augmenter les provisions techniques à 11.848.872.- € (9.825.404.- € en 2000). En 2001, le total du bilan de Rail Réassurances S.A. est passé de 23.557.741 € à 25.733.868.- €.

Railtour Luxembourg S.à r.l.

Le capital social de Railtour Luxembourg S.à r.l., qui s'élève à 12.394,68.- € est divisé en 100 parts sociales dont 86 appartiennent à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois et 14 à des agences de voyage détenant chacune une part sociale.

L'activité de Railtour Luxembourg S.à r.l. a permis de réaliser un bénéfice après impôts de 17.610.- € au cours de l'exercice 2001.

La fonction de Railtour Luxembourg S.à r.l. consiste en l'organisation et la vente de voyages internationaux par rail, et notamment en famille ou en groupe, de voyages forfaitaires ou individuels.

Rhéalys S.A.

Le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg à la ligne à grande vitesse du «T.G.V. Est Européen» s'avère d'une importance vitale pour l'efficacité économique et sociale luxembourgeoise. C'est dans cette pensée que les CFL se sont associés aux réseaux français, allemand et suisse pour créer au courant de mai 2000 la société Rhéalys S.A.. Les CFL y participent à raison de 15% du capital. Cette société de droit luxembourgeois est appelée à réaliser les études de marché sur les déplacements entre les différents pays associés, de définir les produits à offrir à la clientèle future et d'évaluer les aspects d'une coopération entre tous les acteurs pour proposer un service ferroviaire européen à longue distance. Rhéalys S.A. devra notamment parvenir à définir le type de matériel à utiliser, en recherchant l'adaptation et la standardisation des dispositions techniques. Elle a également pour mission de chercher la meilleure harmonisation possible des différentes techniques d'exploitation et de promouvoir l'interopérabilité.

L'année 2001 en revue



- Janvier** BELIFRET affiche au cours de janvier son 30000 train depuis la création du corridor fret européen.
- Février** Installation de la Hotline 5555 pour les Suggestions et Réclamations.
- Mars** Ouverture du bureau de Service JUMBO.
- Avril** 3^e Journée du Livre en Gare de Luxembourg, en coopération avec l'initiative 'Plaisir de Lire'.
- Mai** Trains spéciaux à l'occasion de l'Octave et du Festival de Jazz à Wiltz.
- Juin** Livraison de 8 nouveaux bus articulés CFL équipés de GPS.
Journée d'information Fret organisée par ACTS / CLB / ELC.
- Juillet** Nomination de M. Alex KREMER, nouveau Directeur Général des CFL.
- Août** Holzsymposium en Gare de Luxembourg, en coopération avec Animation Gare.
- Septembre** Réfection de la ligne Kautenbach-Wiltz.
- Octobre** Joyeuse Entrée à Mersch avec baptême de l'automotrice Z2-2001 en présence de LL.AA.RR. le Grand-Duc et la Grande-Duchesse.
- Novembre** Livraison du Simulateur Dynamique des CFL.
- Décembre** Gare de Mersch : Achèvement du projet-pilote.

Les comptes annuels

Rapport de révision

Aux Coparticipants de la Société Nationale
des Chemins de Fer Luxembourgeois

LUXEMBOURG

Conformément au mandat donné par l'Assemblée Générale des Coparticipants du 18 juin 2001, nous avons contrôlé les comptes annuels ci-joints de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2001 et avons pris connaissance du rapport de gestion y relatif. Les comptes annuels et le rapport de gestion relèvent de la responsabilité du Conseil d'Administration. Notre responsabilité est, sur base de nos travaux de révision, d'exprimer une opinion sur ces comptes annuels et de vérifier la concordance du rapport de gestion avec ceux-ci.

Nous avons effectué nos travaux de révision selon les normes internationales de révision. Ces normes requièrent que nos travaux de révision soient planifiés et exécutés de façon à obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Une mission de révision consiste à examiner, sur base de sondages, les éléments probants justifiant les montants et informations contenus dans les comptes annuels. Elle consiste également à apprécier les principes et méthodes comptables suivis et les estimations significatives faites par le Conseil d'Administration pour l'arrêté des comptes annuels, ainsi qu'à effectuer une revue de leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos travaux de révision forment une base raisonnable à l'expression de notre opinion.

A notre avis, les comptes annuels ci-joints donnent, en conformité avec les prescriptions légales et réglementaires au Luxembourg, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de l'exercice se terminant à cette date.

Le rapport de gestion est en concordance avec les comptes annuels.

DELOITTE & TOUCHE
Réviseur d'entreprises

Barbara Michaelis
Associé

Le 13 mai 2002

Bilan ■ au 31 décembre 2001 (en euros)

ACTIF	2001	2000
CAPITAL SOUSCRIT NON VERSE (note 9)	14.462.108	14.462.108
ACTIF IMMOBILISE		
Immobilisations incorporelles (note 3)		
Concessions, brevets, licences et marques	1.344.843	1.792.993
Immobilisations corporelles (note 4)		
Terrains et constructions	145.235.493	144.284.707
Installations techniques et machines	2.263.506	1.847.176
Matériel roulant	178.423.239	142.981.029
Autres installations, outillage et mobilier	3.567.886	3.526.968
Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	8.111.180	6.369.528
	337.601.304	299.009.408
Immobilisations financières (note 5)		
Parts dans des entreprises liées	24.584.097	24.584.097
Participations	21.500	21.500
Titres ayant le caractère d'immobilisations	28.136.005	15.160.614
Autres prêts	2.478	1.239
	52.744.080	39.767.450
Total de l'actif immobilisé	391.690.227	340.569.851
ACTIF CIRCULANT		
Stocks		
Matières premières et consommables	14.779.382	14.080.247
Acomptes versés	767.653	798.970
	15.547.035	14.879.217
Créances (à durée résiduelle inférieure à 1 an)		
Créances résultant de ventes et prestations de services	17.015.573	17.190.380
Créances sur des entreprises liées (note 6)	2.546.767	3.523.972
Créances sur entreprises avec lien de participation	20.265	32.690
Créances sur l'Etat Grand-Ducal (note 7)	62.577.396	32.708.464
Autres créances (note 10)	16.709.701	14.243.393
	98.869.702	67.698.899
Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et encaisse	29.174.724	89.113.713
Total de l'actif circulant	143.591.461	171.691.829
COMPTES DE REGULARISATION (note 8)	9.678.026	9.089.657
PERTE DE L'EXERCICE	0	7.754.529
TOTAL ACTIF	559.421.822	543.567.974

PASSIF	2001	2000
CAPITAUX PROPRES (note 9)		
Capital souscrit	347.051.000	347.050.935
Réserves		
Réserve légale	144.503	144.503
Autres réserves	27.484.568	27.484.633
Résultats reportés	(7.754.529)	0
Total des capitaux propres	366.925.542	374.680.071
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES		
Autres provisions (note 11)	21.033.052	11.899.799
Total des provisions pour risques et charges	21.033.052	11.899.799
DETTES (note 12)		
Dettes dont la durée résiduelle est > 1 an		
Dettes envers Eurofima	84.368.057	84.368.057
Dettes dont la durée résiduelle est < 1 an		
Dettes envers Eurofima	2.007.701	2.398.053
Dettes sur achats et prestations de services	43.543.778	34.484.841
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	6.890.212	11.907.659
Dettes envers des entreprises liées (note 6)	3.189.936	120.997
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	22.277.946	20.747.810
Autres dettes	286.823	1.437.271
	78.196.396	71.096.631
Total des dettes	162.564.453	155.464.688
COMPTES DE REGULARISATION (note 8)	2.766.580	1.523.416
BENEFICE DE L'EXERCICE	6.132.195	0
TOTAL PASSIF	559.421.822	543.567.974

Compte de profits et pertes

■ exercice se terminant le 31 décembre 2001

(en euros)

PRODUITS

2001

2000

Trafic voyageurs – national	9.090.091	8.831.362
Trafic voyageurs – international	19.969.484	18.635.683
Trafic voyageurs – intervention de l'Etat	76.167.999	72.227.961
Trafic fret – rail	91.960.701	89.627.771
Autres produits annexes au trafic (<i>note 13</i>)	161.990.021	134.666.451
Montant net du chiffre d'affaires	359.178.296	323.989.228
Travaux effectués par l'entreprise pour elle-même et portés à l'actif (<i>note 14</i>)	2.755.322	1.595.491
Autres produits d'exploitation	39.224.168	27.009.798
Produits provenant de participations dont entreprises liées 2001 : EUR 15.657 2000 : EUR 13.868	15.657	13.868
Produits provenant d'autres valeurs mobilières de l'actif immobilisé	271.746	265.926
Autres intérêts et produits assimilés	4.217.079	4.495.758
Produits exceptionnels (<i>note 16</i>)	6.460.765	3.350.045
PERTE DE L'EXERCICE	0	7.754.529
TOTAL PRODUITS	412.123.033	368.474.643

les notes renvoient à l'annexe

CHARGES	2001	2000
Charges résultant du trafic voyageurs international	10.870.211	10.214.306
Charges résultant du trafic fret	55.310.455	51.906.517
Autres charges annexes au trafic	18.472.594	17.216.292
Charges de matières premières et consommables	20.497.360	21.750.518
Autres charges externes (note 15)	75.005.261	58.368.000
Frais de personnel (note 17)		
Salaires et traitements	166.870.326	151.256.048
Charges sociales	21.771.677	20.188.676
dont couvrant les pensions		
2001 : EUR 11.309.076		
2000 : EUR 10.650.987		
Corrections de valeur sur immobilisations corporelles et incorporelles (note 18)	23.634.612	20.552.863
Autres charges d'exploitation	4.845.456	4.619.683
Intérêts et charges assimilées	4.831.333	4.279.550
Autres impôts	1.209.070	1.205.311
Charges exceptionnelles (note 16)	2.672.483	6.916.879
BENEFICE DE L'EXERCICE	6.132.195	0
TOTAL CHARGES	412.123.033	368.474.643

les notes renvoient à l'annexe

Annexe ■ au 31 décembre 2001

NOTE 1

GENERALITES

La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - ci-après «la société» ou les «CFL» - a été constituée en exécution de la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché. Cette convention a été modifiée par le protocole additionnel du 28 janvier 1997. Les nouveaux statuts des CFL ont été approuvés par la loi du 28 mars 1997.

La société est établie pour une durée illimitée et son siège est établi à Luxembourg.

L'objet de la société est

- d'effectuer, directement ou par l'intermédiaire de participations, toutes opérations de transport de personnes et de marchandises, notamment par rail, tant dans le Grand-Duché de Luxembourg qu'à l'étranger;
- d'exploiter les services publics de transport, notamment par rail, conformément aux contrats conclus ou à conclure avec les autorités compétentes;
- de gérer le réseau ferroviaire luxembourgeois conformément à la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

L'exercice social commence le 1^{er} janvier pour se terminer le 31 décembre.

La société établit également des comptes consolidés qui font l'objet d'une publication selon les modalités prévues par la loi.

NOTE 2

PRINCIPALES REGLES ET METHODES COMPTABLES

2.1. Principes généraux

Les comptes annuels sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires luxembourgeoises et aux pratiques comptables généralement admises.

2.2. Principales règles d'évaluation

Conversion des devises

Depuis le mois de juin 2001, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2001, la société tient la comptabilité en Euro (EUR) et le bilan et le compte de profits et pertes sont exprimés dans cette devise.

A la date de clôture du bilan:

- les immobilisations incorporelles, corporelles et financières exprimées dans une devise autre que l'EUR restent converties au cours de change historique;
- les autres postes de l'actif exprimés dans une devise autre que l'EUR sont valorisés individuellement au plus bas de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan;
- les postes de passif exprimés dans une devise autre que l'EUR sont valorisés individuellement au plus haut de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan.

Les produits et les charges en devises autres que l'EUR sont convertis en EUR au cours de change en vigueur à la date des opérations.

Ainsi, seuls sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes les bénéfices et pertes de change réalisés et les pertes de change non réalisées.

Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur prix d'acquisition ou à leur coût de revient, déduction faite des corrections de valeur.

Les corrections de valeur sont calculées de façon linéaire ou dégressive et sont déterminées en fonction de la durée de vie estimée.

Toute immobilisation secondaire rattachable à une immobilisation principale est amortie sur la durée de vie résiduelle de l'immobilisation principale.

Dans le cadre de la gestion de l'infrastructure confiée aux CFL, et tel que précisé à l'article 3.2 de l'annexe II du contrat sur les services publics par rail et par route du 22 novembre 1999 relative à la méthodologie utilisée

pour l'établissement du résultat par activité, les CFL sont en droit de mettre en compte des frais généraux à hauteur du taux fixé lors de l'établissement du budget. Ainsi, dans un souci de cohérence entre les immobilisations relatives à l'infrastructure ferroviaire et celles relatives à l'exploitation, la valeur brute des immobilisations incorporelles et corporelles est majorée d'un pourcentage de frais généraux déterminé annuellement. Le taux utilisé en 2001 s'élève à 4,6% (2000: 4,6%). Ces frais généraux activés sont amortis sur la même durée que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

Immobilisations financières

Les parts dans les entreprises liées, les participations, les titres ayant le caractère d'immobilisations et les autres prêts sont évalués individuellement au plus bas de leur prix d'acquisition ou de leur valeur estimée par le Conseil d'Administration, sans compensation entre les plus-values et les moins-values individuelles.

Pour déterminer la valeur estimée, le Conseil d'Administration se base sur les comptes annuels des sociétés à évaluer et/ou sur d'autres informations et documents disponibles.

Stocks

Les matières premières et consommables sont évaluées selon la méthode des prix moyens pondérés.

Des corrections de valeur sont pratiquées sur les articles ayant un lien direct avec le matériel roulant. Ces corrections de valeur sont calculées en fonction de la durée de vie résiduelle des immobilisations corporelles auxquelles les articles en stocks se rattachent.

Les autres catégories de stocks sont maintenues au coût de revient historique, dont le stock relatif à l'infrastructure ferroviaire qui, contrairement à l'article 13.2 du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu avec l'Etat en date du 22 novembre 1999, n'a pas été repris par l'Etat au 1 janvier 2001. Des négociations sont actuellement en cours entre l'Etat et les CFL afin de définir les modalités de gestion et de facturation de ce stock.

Créances

Les créances de l'actif circulant sont évaluées à leur valeur nominale.

Des corrections de valeur sont pratiquées selon la règle suivante:

- correction de valeur de 100% pour les créances envers un tiers en faillite,
- correction de valeur de 100% pour les créances se référant aux infractions tarifaires âgées de plus d'un an,
- correction de valeur de 50% pour les créances âgées de plus d'un an,
- les créances âgées de 2 ans sont en compte de profits et pertes.

Provisions pour risques et charges

A la clôture de chaque exercice, des provisions sont constituées pour couvrir tous les risques et charges prévisibles. Les provisions afférentes aux exercices antérieurs sont régulièrement revues et reprises en résultat si elles sont devenues sans objet.

Montant net du chiffre d'affaires

Le montant net du chiffre d'affaires comprend les montants résultant de la vente des prestations de services correspondant aux activités ordinaires de la société, déduction faite des réductions sur ventes, ainsi que de la taxe sur la valeur ajoutée et d'autres impôts directement liés au chiffre d'affaires. Le montant net du chiffre d'affaires inclut de plus les versements de l'Etat relatifs au trafic voyageurs ainsi que la rémunération relative à la gestion de l'infrastructure pour le compte de l'Etat.

NOTE 3

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Concessions, brevets, licences et marques

	2001 EUR	2000 EUR
Valeurs d'acquisition		
Au début de l'exercice	7.393.854	6.315.430
Mouvements de l'exercice:		
- Acquisitions	932.832	1.078.424
A la fin de l'exercice	8.326.686	7.393.854
Corrections de valeur		
Au début de l'exercice	5.600.861	4.249.796
Mouvements de l'exercice:		
- Dotations (<i>note 18</i>)	1.380.982	1.351.065
A la fin de l'exercice	6.981.843	5.600.861
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	1.344.843	1.792.993

Les concessions, brevets, licences et marques sont amortis linéairement sur trois ans.

NOTE 4

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains et constructions	Installations techniques et machines
	EUR	EUR
Valeurs d'acquisition		
Au début de l'exercice	153.391.980	2.565.733
Mouvements de l'exercice:		
- Acquisitions	2.905.166	587.524
- Sorties	(4.933)	0
- Transferts	0	0
A la fin de l'exercice	156.292.213	3.153.257
Corrections de valeur		
Au début de l'exercice	9.107.273	718.557
Mouvements de l'exercice:		
- Dotations (<i>note 18</i>)	1.949.447	171.194
- Diminutions	0	0
- Transferts	0	0
A la fin de l'exercice	11.056.720	889.751
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	145.235.493	2.263.506
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent	144.284.707	1.847.176

Principes d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties selon les durées suivantes:

- Constructions	50 ans
- Aménagements et agencements des constructions	10 et 30 ans
- Outillage	5 et 10 ans
- Mobilier	10 ans
- Matériel de bureau	5 ans
- Matériel informatique	4 ans
- Matériel de transport ferroviaire	15, 20, 25 et 30 ans
- Matériel de transport routier	6, 8 et 12 ans

Matériel roulant	Autres installations, outillage et mobilier	Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	Total
EUR	EUR	EUR	EUR
273.809.857	12.195.146	6.369.528	448.332.244
51.254.354 (6.889.266)	1.168.464 (483.673)	7.445.121 0	63.360.629 (7.377.872)
5.703.469	0	(5.703.469)	0
323.878.414	12.879.937	8.111.180	504.315.001
130.828.828	8.668.177	0	149.322.835
19.039.201 (4.412.854) 0	1.093.788 (449.914) 0	0 0 0	22.253.630 (4.862.768) 0
145.455.175	9.312.051	0	166.713.697
178.423.239	3.567.886	8.111.180	337.601.304
142.981.029	3.526.968	6.369.528	299.009.408

Au cours de l'exercice 1998, les CFL ont conclu un contrat de leasing portant sur quinze locomotives électriques bitension. Ces locomotives sont inscrites à l'actif du bilan des CFL qui en détiennent la propriété économique. Selon les termes de la commande initiale, la livraison effective des locomotives est étalée dans le temps et s'est achevée au cours de l'exercice 1999. Au 31 décembre 2001, quatorze locomotives sont inscrites au bilan pour une valeur nette comptable de EUR 36.131.110, la dernière locomotive ayant été sortie de l'actif immobilisé au cours de l'exercice (*note 16*).

Au cours de l'exercice 1999, les CFL ont conclu un contrat de leasing portant sur cinq nouvelles locomotives qui ont été livrées en 2001. Ces locomotives sont inscrites

à l'actif du bilan des CFL qui en détiennent la propriété économique. Au 31 décembre 2001, ces cinq locomotives sont inscrites au bilan pour une valeur nette comptable de EUR 16.922.407.

Au cours de l'exercice 2000, les CFL ont conclu deux contrats de leasing portant sur 480 wagons et sur 6 autorails. Ces wagons et autorails sont inscrits à l'actif du bilan des CFL qui en détiennent la propriété économique. La livraison effective des wagons doit s'achever au début de l'exercice 2002, et celle des autorails s'est achevée avant la fin de l'exercice 2001. Au 31 décembre 2001, les 454 wagons et 6 autorails livrés sont inscrits au bilan pour une valeur nette comptable de respectivement EUR 25.827.511 et EUR 9.747.777.

NOTE 5

IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les mouvements intervenus au cours de l'exercice 2001 se détaillent comme suit:

	Parts dans des entreprises liées EUR	Participations EUR	Titres ayant le caractère d'immobilisations EUR	Autres prêts EUR
Valeurs d'acquisition				
Au début de l'exercice	24.584.097	21.500	15.184.164	1.239
Mouvements de l'exercice				
- Augmentations	0	0	12.975.391	1.239
- Diminution	0	0	0	0
A la fin de l'exercice	24.584.097	21.500	28.159.555	2.478
Corrections de valeur				
Au début et à la fin de l'exercice	0	0	23.550	0
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	24.584.097	21.500	28.136.005	2.478
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent	24.584.097	21.500	15.160.614	1.239

Au 31 décembre 2001, la société détient des participations dans les sociétés suivantes:

Dénomination	Pourcentage de détention directe	Comptes annuels arrêtés au	Fonds propres (y inclus le résultat net) EUR	Résultat net EUR
Rail Réassurances S.A.	99,99%	31.12.01	13.634.144	0
Conteneurs, Logistique Bettembourg S.A.	75,00%	31.12.01	1.095.183	15.070
EuroLuxCargo S.A.	99,99%	31.12.01	8.182.420	89.715
Railtour Luxembourg S.à r.l.	86,00%	31.12.01	31.244	17.610
CFL - Immo S.A.	99,67%	31.12.01	362.860	165.370
A.C.T.S. Luxembourg S.A.	79,24%	31.12.01	1.948.830	122.880
CFL - Evasion S.A.	99,95%	31.12.01	284.637	(70.977)
IC-West S.A.	28,00%	31.12.01	40.335	(2.241)
Rhéalys S.A.	15,00%	31.12.01	68.833	9.587

NOTE 6

CREANCES SUR DES ENTREPRISES LIEES ET DETTES ENVERS DES ENTREPRISES LIEES

Les soldes repris sous ces rubriques sont relatifs à des ventes, des achats et des prestations de services.

NOTE 7

CREANCES SUR L'ETAT GRAND-DUCAL

Ce poste se compose de créances résultant de l'exécution des contrats de service public rail et route, de la gestion technique et comptable du RGTR, des investissements réalisés pour compte du Fonds du Rail, ainsi que des travaux prestés dans le cadre de la gestion de l'infrastructure.

NOTE 8

COMPTES DE REGULARISATION: ACTIF - PASSIF

ACTIF	2001 EUR	2000 EUR
Traitements payés d'avance	9.528.582	8.960.875
Charges payées d'avance	149.444	128.782
	9.678.026	9.089.657
PASSIF	2001 EUR	2000 EUR
Résultat sur opération de leasing à étaler	2.763.332	1.510.576
Produits constatés d'avance	3.248	12.840
	2.766.580	1.523.416

Dans le cadre des contrats de leasing mentionnés en note 4, le résultat sur ces opérations de leasing s'élève à EUR 3.376.584 (2000 EUR 1.741.188). La Direction des CFL a décidé d'étaler le résultat dans le compte de profits et pertes sur une période de 10 ans à compter de la réception finale du matériel.

NOTE 9

CAPITAUX PROPRES

Evolution des capitaux propres

	Capital souscrit EUR	Réserve Légale EUR	Autres réserves EUR	Résultats reportés EUR	Capital souscrit non versé EUR
Situation au 31 décembre 2000	347.050.935	144.503	27.484.633		14.462.108
Affectation du résultat de l'exercice 2000 selon la décision de l'Assemblée Générale des Coparticipants du 18 juin 2001	65		(65)	(7.754.529)	
Situation au 31 décembre 2001	347.051.000	144.503	27.484.568	(7.754.529)	14.462.108

Faisant suite à l'approbation des statuts modifiés des CFL par la loi du 28 mars 1997, le capital social de la société avait été porté à LUF 14.000.000.000 soit EUR 347.050.935. En 2001, les CFL ont procédé à une augmentation de capital par incorporation de réserves de EUR 65 pour porter le capital à EUR 347.051.000. Le capital social est représenté par 28.000 parts de même valeur nominale et souscrit à raison de 26.320 parts par l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, de 1.120 parts pour le Coparticipant belge et de 560 parts par le Coparticipant français.

L'article 4 de la loi du 28 mars 1997 stipule que: «L'Etat prend en charge le principal et les intérêts de la dette des CFL dont le montant en principal est arrêté à LUF 4.346.829.261 (EUR 107.755.083) au 31 décembre 1996. Le remboursement par l'Etat de la dette ainsi déterminée se fera par tranches successives jusqu'au 30 décembre 2004. En contrepartie, l'Etat reçoit des parts dans le capital social des CFL pour un montant équivalent au principal de cette dette (...).» Un montant de LUF 337.320.469 (EUR 8.361.956) a été remboursé par l'Etat en 1997.

Le solde de LUF 4.009.508.792 (EUR 99.393.127) a été repris par l'Etat Grand-Ducal au 1^{er} janvier 1998.

L'article de la loi du 28 mars 1997 stipule que: «Sans préjudice des dispositions de l'article 4 l'Etat est autorisé à participer à une augmentation du capital social des CFL pour un montant de LUF 1.433.400.000 (EUR 35.533.058). Il pourra verser son apport en une ou plusieurs tranches (...).» De 1998 à 2000, cinq tranches avaient déjà été versées pour un montant total de LUF 850.000.000 (EUR 21.070.950). Aucun versement n'a été effectué en 2001.

Ainsi, au 31 décembre 2001, le capital souscrit non versé s'élève à EUR 14.462.108 (2000 : EUR 14.462.108). Ce montant a été versé en janvier 2002.

Réserve légale

Selon la législation en vigueur, il doit être fait annuellement sur les bénéfices nets, après absorption des per-

tes reportées éventuelles, un prélèvement de 5% affecté à la réserve légale. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint 10% du capital social. La réserve légale ne peut pas être distribuée.

NOTE 10

PROVISIONS POUR IMPOTS NETTES DES AVANCES PAYEES

Le surplus d'avances payées durant l'exercice 2001 pour l'impôt sur le revenu des collectivités a été comptabilisé en autres créances pour un montant de EUR 594.944.

Le surplus d'avances payées durant l'exercice 2001 pour l'impôt commercial communal a été comptabilisé en autres créances pour un montant de EUR 694.101.

La société a reçu les bulletins d'imposition de l'Administration fiscale jusqu'en 2000 inclus.

NOTE 11

AUTRES PROVISIONS

Au 31 décembre 2001, les autres provisions concernent principalement un projet de décontamination pour EUR 5.614.804 (2000: EUR 5.020.228), une provision relative à des congés non pris pour EUR 6.082.724, ainsi qu'une provision en relation avec les charges nettes estimées imputables aux CFL pour l'exercice 2001 au titre des décomptes des trafics avec les réseaux ferroviaires étrangers pour EUR 9.162.664 (2000: EUR 6.879.570).

NOTE 12

DETTES

La durée résiduelle des dettes se présente comme suit:

Exercice 2001	Moins d'1 an EUR	De 1 an à 5 ans EUR	A plus de 5 ans EUR	Total EUR
Dettes envers Eurofima	2.007.701	0	84.368.057	86.375.758
Dettes sur achats et prestations de services	43.543.778	0	0	43.543.778
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	6.890.212	0	0	6.890.212
Dettes envers des entreprises liées	3.189.936	0	0	3.189.936
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	22.277.946	0	0	22.277.946
Autres dettes	286.823	0	0	286.823
Total	78.196.396	0	84.368.057	162.564.453

Exercice 2000	Moins d'1 an EUR	De 1 an à 5 ans EUR	A plus de 5 ans EUR	Total EUR
Dettes envers Eurofima	2.398.053	0	84.368.057	86.766.110
Dettes sur achats et prestations de services	34.484.841	0	0	34.484.841
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	11.907.659	0	0	11.907.659
Dettes envers des entreprises liées	120.997	0	0	120.997
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	20.747.810	0	0	20.747.810
Autres dettes	1.437.271	0	0	1.437.271
Total	71.096.631	0	84.368.057	155.464.688

Au 12 décembre 2001, un emprunt contracté avec Eurofima en 1996 pour un montant de CHF 600.000 est venu à l'échéance.

NOTE 13

AUTRES PRODUITS ANNEXES AU TRAFIC

Au 31 décembre 2001, ce poste comprend pour un montant de EUR 142.041.317 (2000: EUR 116.379.548) la rémunération de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et le remboursement des travaux prestés pour le compte du Fonds du Rail, conformément à l'article 10 de la loi du 10 mai 1995 telle que modifiée par la loi du 28 mars 1997.

NOTE 14

TRAVAUX EFFECTUES PAR L'ENTREPRISE POUR ELLE-MEME ET PORTES A L'ACTIF

Au 31 décembre 2001, ce poste inclut un montant de EUR 2.289.872 (2000: EUR 768.523) représentant les frais généraux activés conformément au principe comptable relatif aux immobilisations incorporelles et corporelles décrit à la note 2.

NOTE 15

AUTRES CHARGES EXTERNES

Ce poste regroupe les charges de location, d'entretien et d'assurance, les honoraires, les commissions sur ventes ainsi que diverses autres charges externes.

NOTE 16

PRODUITS ET CHARGES EXCEPTIONNELS

Au titre de l'exercice 2000, rappelons que les produits et charges exceptionnels concernaient principalement les produits et charges estimés relatifs à l'exercice au titre des décomptes des trafics avec les réseaux ferroviaires étrangers. Afin de permettre la comparabilité des comptes avec les exercices précédents, ces montants avaient été présentés en résultat exceptionnel. En effet, ces décalages ne faisaient pas l'objet de provisions lors des précédents exercices.

Les produits exceptionnels de l'exercice 2001 comprennent, à hauteur de EUR 2.097.374, une indemnisation d'assurance reçue en relation avec l'incendie d'une locomotive sous contrat de leasing (*note 4*).

La valeur nette comptable de celle-ci ainsi que divers frais en relation avec la mise au rebut de cette locomotive ont été enregistrés en charges exceptionnelles au 31 décembre 2001. Les produits exceptionnels de l'exercice 2001 comprennent par ailleurs à hauteur de EUR 4.363.391 un montant à recevoir de l'Etat en relation avec l'intervention financière au titre des charges de service public assurées par les trains desservant les relations internationales pour l'exercice 2000. Cette régularisation fait suite à la modification des paramètres de calcul de cette indemnité qui sont repris à l'annexe 1. IV du contrat sur les services publics par rail et par route du 22 novembre 1999.

L'effet de cette modification sur l'indemnisation relative à l'exercice 2001 est repris sous la rubrique «trafic voyageur – intervention de l'Etat» au compte de profits et pertes pour un montant de EUR 4.817.478.

NOTE 17**PERSONNEL**

Le nombre de personnes occupées en moyenne au cours des exercices 2001 et 2000 s'élève à:

	2001	2000
- Cadres hors statut	38	37
- Cadres permanents	2.910	2.820
- Personnel auxiliaire	28	67
- Stagiaires	182	159
	3.158	3.083

NOTE 18**CORRECTIONS DE VALEUR**

	2001 EUR	2000 EUR
Corrections de valeur		
- sur immobilisations incorporelles (<i>note 3</i>)	1.380.982	1.351.065
- sur immobilisations corporelles (<i>note 4</i>)	22.253.630	19.201.798
	23.634.612	20.552.863

NOTE 19**ENGAGEMENTS HORS-BILAN**

Au 31 décembre 2001, le total des commandes passées auprès de fournisseurs et non encore livrées ou exécutées s'élève à EUR 190.565.669 (2000: EUR 95.145.447). Ce montant comprend les marchés conclus pour l'acquisition de douze automotrices TER2N (EUR 103,3 mio) et la réalisation des projets d'investissements du Fonds du Rail (EUR 53 mio).

Au 31 décembre 2001, les CFL détiennent 2% dans le capital de la société anonyme de droit suisse Eurofima dont le capital social souscrit s'élève à CHF 2.600.000.000, libéré à hauteur de CHF 520.000.000. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à CHF 41.600.000 au 31 décembre 2001 (et 31 décembre 2000). Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration d'Eurofima.

Au 31 décembre 2001, les CFL détiennent 3,25% dans le capital social de la société coopérative à responsabilité limitée Intercontainer - Interfrigo. L'engagement des CFL au titre du capital souscrit non versé d'Intercontainer - Interfrigo S.c.r.l. s'élève à EUR 708.889 au 31 décembre 2001 (2000 EUR 715.840).

Au 31 décembre 2001, le solde des engagements de leasing dus par les CFL et représentant le montant total des loyers restant à couvrir, s'élève à EUR 81.820.600 (2000: EUR 47.222.438). Ces engagements sont couverts par un dépôt d'un montant équivalent.

Au mois d'août 2001, la société s'est engagée à garantir de façon irrévocable et inconditionnelle, le crédit de EUR 1,1 mio mis à la disposition de A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME AG par la Banque Générale du Luxembourg S.A. à concurrence de EUR 766.938, plus les éventuels intérêts et frais pour lesquels cette société ne respecterait pas ses obligations.

NOTE 20**INFORMATIONS RELATIVES AUX ORGANES DE LA SOCIETE**

Le montant des rémunérations allouées au titre de l'exercice 2001 aux membres du Conseil d'Administration s'élève à EUR 113.790 (2000: EUR 111.887).

Au 31 décembre 2001 et 2000, aucune avance et aucun crédit n'ont été accordés aux membres du Conseil d'Administration.



Les comptes consolidés

Rapport de révision

Aux Coparticipants de la Société Nationale
des Chemins de Fer Luxembourgeois

LUXEMBOURG

Conformément au mandat donné par l'Assemblée Générale des Coparticipants du 18 juin 2001, nous avons contrôlé les comptes consolidés ci-joints de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2001 et avons pris connaissance du rapport de gestion consolidé y relatif. Les comptes consolidés et le rapport de gestion consolidé relèvent de la responsabilité du Conseil d'Administration. Notre responsabilité est, sur base de nos travaux de révision, d'exprimer une opinion sur ces comptes consolidés et de vérifier la concordance du rapport de gestion consolidé avec ceux-ci.

Nous avons effectué nos travaux de révision selon les normes internationales de révision. Ces normes requièrent que nos travaux de révision soient planifiés et exécutés de façon à obtenir une assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Une mission de révision consiste à examiner, sur base de sondages, les éléments probants justifiant les montants et informations contenus dans les comptes consolidés. Elle consiste également à apprécier les principes et méthodes comptables suivis et les estimations significatives faites par le Conseil d'Administration pour l'arrêté des comptes consolidés, ainsi qu'à effectuer une revue de leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos travaux de révision forment une base raisonnable à l'expression de notre opinion.

A notre avis, les comptes consolidés ci-joints donnent, en conformité avec les prescriptions légales et réglementaires au Luxembourg, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois au 31 décembre 2001 ainsi que du résultat consolidé de l'exercice se terminant à cette date.

Le rapport de gestion consolidé est en concordance avec les comptes consolidés.

DELOITTE & TOUCHE
Réviseur d'entreprises

Barbara Michaelis
Associé

Le 13 mai 2002

Bilan consolidé ■ au 31 décembre 2001 (en euros)

ACTIF	2001	2000
CAPITAL SOUSCRIT NON VERSE (note 10)	14.462.108	14.462.108
FRAIS D'ETABLISSEMENT (note 4)	33.748	52.952
ACTIF IMMOBILISE		
Immobilisations incorporelles (note 5)	1.725.834	2.137.641
Immobilisations corporelles (note 6)		
Terrains et constructions	145.235.493	144.284.707
Installations techniques et machines	3.277.380	2.638.925
Matériel roulant	179.814.965	144.645.263
Autres installations, outillage et mobilier	3.842.786	3.686.665
Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	8.111.180	6.478.449
	340.281.804	301.734.009
Immobilisations financières		
Participations mises en équivalence (note 7)	13.634.083	13.634.083
Titres ayant le caractère d'immobilisations (note 7)	28.406.080	15.238.655
Autres prêts	2.955	1.714
	42.043.118	28.874.452
Total de l'actif immobilisé	384.050.753	332.746.102
ACTIF CIRCULANT		
Stocks		
Matières premières et consommables	15.586.336	14.922.763
Créances (à durée résiduelle inférieure à 1 an)		
Créances résultant de ventes et prestations de services	18.995.805	19.212.998
Créances sur des entreprises liées	226.750	312.346
Créances sur entreprises avec lien de participation	20.265	32.690
Créances sur l'Etat Grand-Ducal (note 8)	62.577.396	32.708.464
Autres créances	17.349.109	14.757.973
	99.169.325	67.024.471
Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et encaisse	36.918.767	100.884.282
Total de l'actif circulant	151.674.428	182.831.516
COMPTES DE REGULARISATION (note 9)	9.700.363	9.108.292
PERTE DE L'EXERCICE (note 10)	0	7.664.419
TOTAL GÉNÉRAL	559.921.403	546.865.389

PASSIF	2001	2000
<i>CAPITAUX PROPRES (note 10)</i>		
Capital souscrit	347.051.000	347.050.935
Réserve légale	144.503	144.503
Autres réserves	19.854.003	27.518.487
Total des capitaux propres	367.049.506	374.713.925
<i>INTERETS MINORITAIRES</i>	682.952	653.290
<i>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</i>		
Provisions pour impôts (note 11)	88.101	21.226
Autres provisions (note 12)	21.066.164	11.932.680
Total des provisions pour risques et charges	21.154.265	11.953.906
<i>DETTES (note 13)</i>		
Dettes dont la durée résiduelle est > 1 an		
Dettes envers les établissements de crédit	737.144	891.869
Dettes envers Eurofima	84.368.057	84.368.057
	85.105.201	85.259.926
Dettes dont la durée résiduelle est < 1 an		
Dettes envers des établissements de crédit	75.779	9.878
Dettes envers Eurofima	2.007.701	2.398.053
Dettes sur achats et prestations de services	44.830.023	35.968.246
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	22.471.765	20.880.787
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	6.890.212	11.907.659
Autres dettes	518.483	1.594.817
	76.793.963	72.759.440
Total des dettes	161.899.164	158.019.366
<i>COMPTES DE REGULARISATION (note 9)</i>	2.771.239	1.524.902
<i>BENEFICE DE L'EXERCICE (note 10)</i>	6.364.277	0
TOTAL GÉNÉRAL	559.921.403	546.865.389

les notes renvoient à l'annexe

Compte de profits et pertes consolidé

■ exercice se terminant le 31 décembre 2001

(en euros)

PRODUITS

2001

2000

Trafic voyageurs – national	9.090.091	8.831.362
Trafic voyageurs – international	19.969.484	18.635.683
Trafic voyageurs – intervention de l'Etat	76.167.999	72.227.961
Trafic fret – rail	90.134.973	91.511.278
Trafic fret – route	5.202.511	3.430.096
Autres produits annexes au trafic (<i>note 14</i>)	161.186.453	134.700.756
Autres produits	0	453.747
Montant net du chiffre d'affaires	361.751.510	329.790.748
Variation du stock de produits finis et en cours de fabrication	19.610	(6.621)
Travaux effectués par l'entreprise pour elle-même et portés à l'actif (<i>note 15</i>)	2.777.624	1.659.791
Autres produits d'exploitation	39.233.955	23.517.706
Produits provenant d'autres valeurs mobilières de l'actif immobilisé	271.836	682.113
Autres intérêts et produits assimilés	4.594.831	4.445.695
Produits exceptionnels (<i>note 17</i>)	6.460.765	3.361.083
INTERETS MINORITAIRES	0	20.525
PERTE DE L'EXERCICE (<i>note 10</i>)	0	7.664.419

TOTAL PRODUITS

415.110.131

371.135.459

les notes renvoient à l'annexe

CHARGES	2001	2000
Charges de matières premières, consommables et charges résultant du trafic	104.831.673	100.735.149
Autres charges externes (note 16)	74.899.846	59.488.639
Frais de personnel (note 19)		
Salaires et traitements	168.642.902	152.727.063
Charges sociales	21.987.904	20.357.545
dont couvrant les pensions		
2001: EUR 11.442.744		
2000: EUR 10.756.036		
Corrections de valeur sur immobilisations corporelles et incorporelles (note 18)	24.276.361	21.101.493
Corrections de valeur sur goodwill (note 5)	48.122	48.122
Corrections de valeur sur éléments de l'actif circulant	12.691	2.303
Autres charges d'exploitation	5.022.264	4.012.125
Intérêts et charges assimilées	4.933.608	4.350.251
Impôt sur le résultat provenant des activités ordinaires	153.680	141.461
Autres impôts	1.220.423	1.253.332
Charges exceptionnelles (note 17)	2.684.643	6.917.976
	408.714.117	371.135.459
INTERETS MINORITAIRES	31.737	0
BENEFICE DE L'EXERCICE (note 10)	6.364.277	0
TOTAL CHARGES	415.110.131	371.135.459

les notes renvoient à l'annexe

Annexe ■ au 31 décembre 2001

NOTE 1

GENERALITES

La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - ci-après «la société» ou les «CFL» - a été constituée en exécution de la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché. Cette convention a été modifiée par le protocole additionnel du 28 janvier 1997. Les nouveaux statuts des CFL ont été approuvés par la loi du 28 mars 1997.

La société est établie pour une durée illimitée et son siège est établi à Luxembourg.

L'objet de la société est

- d'effectuer, directement ou par l'intermédiaire de participations, toutes opérations de transport de personnes

et de marchandises, notamment par rail, tant dans le Grand-Duché de Luxembourg qu'à l'étranger;

- d'exploiter les services publics de transport, notamment par rail, conformément aux contrats conclus ou à conclure avec les autorités compétentes;
- de gérer le réseau ferroviaire luxembourgeois conformément à la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

L'activité du groupe est principalement axée sur le trafic de voyageurs, le fret et la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les comptes consolidés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois ont été établis pour la première fois au 31 décembre 1997. Les comptes consolidés sont préparés en conformité avec les textes des lois du 4 mai 1984 et du 11 juillet 1988 qui introduisent au Grand-Duché de Luxembourg les Quatrième et Septième Directives de la Communauté Economique Européenne.

NOTE 2

PERIMETRE ET PRINCIPES DE CONSOLIDATION

a) Périmètre de consolidation

Les comptes consolidés du groupe comprennent les comptes des CFL et de leurs filiales:

Dénomination	Siège social	Objet social	% d'intérêts et de contrôle 2001	% d'intérêts et de contrôle 2000
RAIL REASSURANCES S.A.	Luxembourg	Toutes opérations de réassurance dans toutes les branches.	99,99%	99,99%
CONTENEURS, LOGISTIQUE BETTEMBOURG S.A.	Bettembourg	L'organisation, la vente et l'exécution de toutes les prestations dans le domaine des conteneurs et du ferroutage.	75,00%	75,00%
RAILTOUR LUXEMBOURG S.A R.L	Luxembourg	L'exploitation d'une agence de voyages limitée à l'organisation de voyages par rail et toutes activités se rattachant à l'objet social et pouvant le favoriser.	86,00%	86,00%
EUROLUXCARGO S.A.	Luxembourg	Toutes opérations de transport, notamment de marchandises par rail dans le Grand Duché et à l'étranger.	99,99%	99,99%
CFL-IMMO S.A.	Luxembourg	L'acquisition, la vente, la location la construction, le financement, la gestion, l'exploitation et la valorisation de valeurs immobilières de toutes espèces.	99,67%	99,67%
ACTS LUXEMBOURG S.A	Luxembourg	Le développement du transport et des moyens logistiques notamment à travers l'utilisation de wagons spéciaux, l'achat, la vente et la location de ces wagons.	79,24%	79,24%
CFL-EVASION S.A.	Luxembourg	L'exploitation d'une agence de voyages.	100,00%	100,00%

Les sociétés suivantes ne sont pas reprises dans les comptes consolidés:

Dénomination	Siège social	Objet social	% d'intérêts et de contrôle 2001	% d'intérêts et de contrôle 2000
ACTS LOGISTIK, DIENSTLEISTUNGS- SYSTEME A.G.	Münster (Allemagne)	Le développement du transport et des moyens logistiques notamment à travers l'utilisation de wagons spéciaux, l'achat, la vente et la location de ces wagons.	82,53%	77,54%
IC WEST S.A.	Luxembourg	L'organisation et le développement de transports combinés, ainsi que la mise à disposition de services auxiliaires relatifs à ces transports	28,00%	28,00%

b) Principes de consolidation

Toutes les filiales et sociétés associées directes et indirectes décrites ci-dessus sont consolidées suivant les méthodes d'intégration mentionnées ci-dessous:

- Les filiales contrôlées (plus de 50% des droits de vote) sont consolidées selon la méthode d'intégration globale, à l'exception de Rail Reassurances S.A. dont la structure des comptes individuels est de nature nettement différente de celle des CFL et qui a donc été mise en équivalence ainsi qu'à l'exception de ACTS Logistik, Dienstleistungssysteme A.G. laissée en dehors de la consolidation car n'étant pas significative par rapport au groupe et qui figure dans les titres ayant le caractère d'immobilisations.
- La société IC West S.A. est laissée en dehors de la consolidation car n'étant pas significative par rapport au groupe et figure dans les titres ayant le caractère d'immobilisations.

Les principes de consolidation significatifs utilisés pour l'établissement des comptes consolidés se résument comme suit:

- Les comptes consolidés reprennent les comptes des filiales et des sociétés affiliées dont l'activité est considérée comme formant partie intégrante de l'activité de la Société.
- Les actifs et passifs des sociétés dont la comptabilité est tenue dans une autre devise que l'euro (EUR) sont convertis en EUR aux cours de change en vigueur à la date de clôture.

Les revenus et les charges sont convertis en EUR aux cours de change moyens de l'année.

Le capital social, les réserves et les résultats reportés sont convertis en EUR aux cours de change historiques. Les premiers comptes consolidés étant établis au 31.12.1997, les cours de change historiques utilisés pour la conversion des capitaux propres acquis antérieurement au 1.1.1997 sont ceux du 1.1.1997.

Les différences en EUR résultant de ces conversions ne sont pas enregistrées dans le compte de profits et pertes de l'année, mais sont reprises directement parmi les résultats reportés comme écarts de conversion.

- Les comptes inter-sociétés et toutes les transactions inter-sociétés significatives sont éliminées.
- Lorsqu'une entreprise est incluse pour la première fois dans la consolidation, la valeur comptable chez la société-mère de la participation dans cette entreprise est éliminée par la fraction des capitaux propres correspondant à la participation détenue. La différence qui en résulte est enregistrée comme différence de consolidation. La différence de première consolidation est ventilée entre les postes du bilan appropriés dans la mesure du possible.
- Lorsque cela s'avère nécessaire, les comptes annuels individuels des filiales sont retraités pour être en accord avec les méthodes comptables décrites à la note 3. Dès lors, des provisions pour impôts différés peuvent éventuellement être constituées pour tenir compte de l'effet fiscal des différences temporaires résultant de la reconnaissance de certains revenus et de certains frais dans des exercices comptables différés.

NOTE 3**PRINCIPALES REGLES
ET METHODES COMPTABLES****3.1. Principes généraux**

Les comptes consolidés des CFL sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires luxembourgeoises et aux pratiques comptables généralement admises.

3.2. Principales règles d'évaluation**Frais d'établissement**

Les frais d'établissement sont comptabilisés au prix d'acquisition. Ils sont constitués par des frais d'augmentation de capital et sont amortis de façon linéaire sur une période de 5 ans.

Conversion des devises

Le bilan et le compte de profits et pertes consolidés sont exprimés en euros (EUR).

A la date de clôture du bilan:

- Les immobilisations incorporelles, corporelles et financières exprimées dans une devise autre que celle du bilan restent converties au cours de change historique;
- les autres postes de l'actif exprimés dans une devise autre que celle du bilan sont valorisés individuellement au plus bas de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan;
- les postes de passif exprimés dans une devise autre que celle du bilan sont valorisés individuellement au plus haut de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan.

Les produits et les charges en devises autres que celle du bilan sont convertis dans cette devise au cours de change en vigueur à la date des opérations.

Ainsi seuls sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes les bénéfices et pertes de change réalisés et les pertes de change non réalisées.

Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur prix d'acquisition ou à leur coût de revient, déduction faite des corrections de valeur. Les corrections de valeur sont calculées de façon linéaire ou dégressive et sont déterminées en fonction de la durée de vie estimée.

Toute immobilisation secondaire rattachable à une immobilisation principale est amortie sur la durée de vie résiduelle de l'immobilisation principale.

Par ailleurs, dans le cadre de la gestion de l'infrastructure confiée aux CFL, et tel que précisé à l'article 3.2 de l'annexe II du contrat sur les services publics par rail et par route du 22 novembre 1999 relative à la méthodologie utilisée pour l'établissement du résultat par activité, les CFL sont en droit de mettre en compte des frais généraux à hauteur du taux fixé lors de l'établissement du budget. Ainsi, dans un souci de cohérence entre les immobilisations relatives à l'infrastructure ferroviaire et celles relatives à l'exploitation, la valeur brute des immobilisations incorporelles et corporelles est majorée d'un pourcentage de frais généraux déterminé annuellement. Le taux utilisé en 2001 s'élève à 4,6% (2000: 4,6%). Ces frais généraux activés sont amortis sur la même durée que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

Lors de l'acquisition de nouvelles participations, la différence entre le prix d'acquisition et la quote-part dans les fonds propres des sociétés intégrées est portée au bilan consolidé. Les écarts de consolidation positifs (Goodwill) sont inscrits à l'actif et amortis linéairement sur 5 ans. Les écarts négatifs sont portés dans les réserves.

Immobilisations financières

Les participations, les titres ayant le caractère d'immobilisations et les autres prêts sont évalués individuellement au plus bas de leur prix d'acquisition ou de leur valeur estimée par les Conseils d'Administration, sans compensation entre les plus-values et les moins-values individuelles.

Pour déterminer la valeur estimée, les Conseils d'Administration se basent sur les comptes annuels des sociétés à évaluer et/ou sur d'autres informations et documents disponibles.

Stocks

Les matières premières et consommables sont évaluées au prix d'acquisition lequel est déterminé selon la méthode des prix moyens pondérés.

Des corrections de valeur sont pratiquées sur les articles ayant un lien direct avec le matériel roulant. Ces corrections de valeur sont calculées en fonction de la durée de vie résiduelle des immobilisations corporelles auxquelles les articles en stocks se rattachent.

Les autres catégories de stocks sont maintenues au coût de revient historique, dont le stock relatif à l'infrastructure ferroviaire qui, contrairement à l'article 13.2 du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu avec l'Etat en date du 22 novembre 1999, n'a pas été repris par l'Etat au 1 janvier 2001. Des négociations sont actuellement en cours entre l'Etat et les CFL afin de définir les modalités de gestion et de facturation de ce stock.

Créances

Les créances de l'actif circulant sont évaluées à leur valeur nominale.

Des corrections de valeur sont pratiquées selon la règle suivante :

- correction de valeur de 100% pour les créances envers un tiers en faillite,
- correction de valeur de 100% pour les créances se référant aux infractions tarifaires âgées de plus d'un an,
- correction de valeur de 50% pour les créances âgées de plus d'un an,
- les créances âgées de 2 ans sont comptabilisées en compte de profits et pertes.

Pour ce qui est des filiales consolidées des CFL, une correction de valeur est pratiquée lorsque la valeur estimée de réalisation est inférieure à la valeur nominale.

Provisions pour risques et charges

A la clôture de chaque exercice, des provisions sont constituées pour couvrir tous les risques et charges prévisibles. Les provisions afférentes aux exercices antérieurs sont régulièrement revues et reprises en résultat si elles sont devenues sans objet.

Montant net du chiffre d'affaires

Le montant net du chiffre d'affaires comprend les montants résultant de la vente des prestations de services correspondant aux activités ordinaires, déduction faite des réductions sur ventes, ainsi que de la taxe sur la valeur ajoutée et d'autres impôts directement liés au chiffre d'affaires. Le montant net du chiffre d'affaires inclut de plus les versements de l'Etat relatifs au trafic voyageurs ainsi que la rémunération relative à la gestion de l'infrastructure pour le compte de l'Etat.

NOTE 4

FRAIS D'ETABLISSEMENT

	2001 EUR	2000 EUR
Valeurs d'acquisition		
Au début de l'exercice	106.523	106.523
Variation de périmètre	(2.155)	0
A la fin de l'exercice	104.368	106.523
Correction de valeur		
Au début de l'exercice	53.571	34.369
Variation du périmètre	(2.153)	0
Mouvement de l'exercice:		
- Dotation (<i>note 18</i>)	19.202	19.202
A la fin de l'exercice	70.620	53.571
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	33.748	52.952

NOTE 5

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	Concessions, brevets, licences et marques EUR	Goodwill EUR	Total EUR
Valeurs d'acquisition			
Au début de l'exercice	7.615.711	240.609	7.856.320
Mouvements de l'exercice:			
- Acquisitions	1.032.554	0	1.032.554
A la fin de l'exercice	8.648.265	240.609	8.888.874
Corrections de valeur			
Au début de l'exercice	5.622.435	96.244	5.718.679
Mouvements de l'exercice:			
- Dotations (<i>note 18</i>)	1.396.239	48.122	1.444.361
A la fin de l'exercice	7.018.674	144.366	7.163.040
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	1.629.591	96.243	1.725.834
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent	1.993.276	144.365	2.137.641

Les concessions, brevets, licences et marques sont amortis linéairement sur trois ans.

Le goodwill a été constaté lors de l'acquisition de 49,24% de titres supplémentaires dans ACTS Luxembourg S.A. au cours de l'exercice 1998. Le goodwill est amorti linéairement sur 5 ans.

NOTE 6

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains et constructions	Installations techniques et machines
	EUR	EUR
Valeurs d'acquisition		
Au début de l'exercice	153.391.980	3.877.500
Mouvements de l'exercice:		
- Acquisitions	2.905.166	1.085.602
- Sorties	(4.933)	(237.330)
- Transferts	0	0
A la fin de l'exercice	156.292.213	4.725.772
Corrections de valeur		
Au début de l'exercice	9.107.273	1.238.575
Mouvements de l'exercice:		
- Dotations (note 18)	1.949.447	339.944
- Diminutions	0	(130.127)
A la fin de l'exercice	11.056.720	1.448.392
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	145.235.493	3.277.380
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent	144.284.707	2.638.925

Principes d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties selon les durées suivantes:

- Constructions	50 ans
- Aménagements et agencements des constructions	10 et 30 ans
- Outillage	5 et 10 ans
- Mobilier	10 ans
- Matériel de bureau	5 ans
- Matériel informatique	4 ans
- Matériel de transport ferroviaire	15, 20, 25 et 30 ans
- Matériel de transport routier	6, 8 et 12 ans

Matériel roulant	Autres installations, outillage et mobilier	Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	Total
EUR	EUR	EUR	EUR
276.850.937	12.460.530	6.478.449	453.059.396
51.294.174 (6.889.266)	1.300.957 (484.670)	7.445.121 0	64.031.020 (7.616.199)
5.761.671	50.719	(5.812.390)	0
327.017.516	13.327.536	8.111.180	509.474.217
132.205.674	8.773.865	0	151.325.387
19.409.733 (4.412.856)	1.161.796 (450.911)	0 0	22.860.920 (4.993.894)
147.202.551	9.484.750	0	169.192.413
179.814.965	3.842.786	8.111.180	340.281.804
144.645.263	3.686.665	6.478.449	301.734.009

Au cours de l'exercice 1998, les CFL ont conclu un contrat de leasing portant sur quinze locomotives électriques bitension. Ces locomotives sont inscrites à l'actif du bilan des CFL qui en détiennent la propriété économique. Selon les termes de la commande initiale, la livraison effective des locomotives est étalée dans le temps et s'est achevée au cours de l'exercice 1999. Au 31 décembre 2001, quatorze locomotives sont inscrites au bilan pour une valeur nette comptable de EUR 36.131.110, la dernière locomotive ayant été sortie de l'actif immobilisé au cours de l'exercice (*note 17*).

Au cours de l'exercice 1999, les CFL ont conclu un contrat de leasing portant sur cinq nouvelles locomotives qui ont été livrées en 2001. Ces locomotives sont inscrites

à l'actif du bilan des CFL qui en détiennent la propriété économique. Au 31 décembre 2001, ces cinq locomotives sont inscrites au bilan pour une valeur nette comptable de EUR 16.922.407.

Au cours de l'exercice 2000, les CFL ont conclu deux contrats de leasing portant sur 480 wagons et sur 6 autorails. Ces wagons et autorails sont inscrits à l'actif du bilan des CFL qui en détiennent la propriété économique. La livraison effective des wagons doit s'achever au début de l'exercice 2002 et celle des autorails s'est achevée à la fin de l'exercice 2001. Au 31 décembre 2001, 454 wagons et 6 autorails livrés sont inscrits au bilan pour une valeur nette comptable de respectivement EUR 25.827.511 et EUR 9.747.777.

NOTE 7

IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Participations mises en équivalence:

	2001 EUR	2000 EUR
Immobilisations financières - valeur de mises en équivalence:		
RAIL REASSURANCES S.A.	13.634.083	13.634.083
Total	13.634.083	13.634.083
Part du Groupe dans le résultat de l'exercice:		
RAIL REASSURANCES S.A.	0	0
Total	0	0

Titres ayant le caractère d'immobilisations:

	2001 EUR	2000 EUR
Valeurs d'acquisition		
Au début de l'exercice	15.676.252	3.523.552
Mouvements de l'exercice:		
- Acquisitions	13.167.425	12.152.700
A la fin de l'exercice	28.843.677	15.676.252
Corrections de valeur		
Au début et à la fin de l'exercice	437.597	437.597
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	28.406.080	15.238.655

Au 31 décembre 2001, la société détient à plus de 20% directement ou indirectement des participations non consolidées (voir note 2) dans les sociétés suivantes:

Dénomination		% détention directe et indirecte	Comptes annuels arrêtés au	Fonds propres (y inclus le résultat net)	Résultat net
IC WEST S.A.	EUR	28,00%	31.12.2001	40.335	(2.241)
ACTS A.G.	DEM	82,53%	31.12.2001	646.218	77.662

NOTE 8

CREANCES SUR L'ETAT GRAND-DUCAL

Ce poste se compose de créances des CFL résultant de l'exécution des contrats de service public rail et route, de la gestion technique et comptable du RGTR, des investissements réalisés pour le compte du Fonds du Rail, ainsi que des travaux prestés dans le cadre de la gestion de l'infrastructure.

NOTE 9

COMPTES DE REGULARISATION: ACTIF - PASSIF

ACTIF	2001 EUR	2000 EUR
Traitements payés d'avance	9.550.922	8.960.874
Charges payées d'avance	149.441	147.418
	9.700.363	9.108.292
PASSIF	2001 EUR	2000 EUR
Résultat sur opération de leasing à étaler	2.763.332	1.510.576
Produits constatés d'avance	7.907	14.326
	2.771.239	1.524.902

Dans le cadre des contrats de leasing mentionnés à la note 6, le résultat sur ces opérations de leasing s'élève à EUR 3.376.584 (2000:EUR 1.741.188). La Direction des CFL a décidé d'étaler le résultat dans le compte de profits et pertes sur une période de 10 ans à compter de la réception finale du matériel.

NOTE 10

CAPITAUX PROPRES

Evolution des capitaux propres

	Capital souscrit EUR	Réserve Légale EUR	Autres réserves EUR	Résultats l'exercice EUR	Capital souscrit non versé EUR
Situation au 31 décembre 2000	347.050.935	144.503	27.518.487	(7.664.419)	14.462.108
Affectation du résultat consolidé de l'exercice 2001	65		(7.664.484)	7.664.419	
Bénéfice consolidé				6.364.277	
Situation au 31 décembre 2001	347.051.000	144.503	19.854.003	6.364.277	14.462.108

Faisant suite à l'approbation des statuts modifiés des CFL par la loi du 28 mars 1997, le capital social de la société a été porté à EUR 347.050.935. En 2001, les CFL ont procédé à une augmentation de capital par incorporation de réserves de EUR 65 pour porter le capital à EUR 347.051.000. Le capital social est représenté par 28.000 parts de même valeur nominale et souscrit à raison de 26.320 parts par l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, de 1.120 parts pour le Coparticipant belge et de 560 parts par le Coparticipant français.

L'article 4 de la loi du 28 mars 1997 stipule que: «L'Etat prend en charge le principal et les intérêts de la dette des CFL dont le montant en principal est arrêté à LUF 4.346.829.261 (EUR 107.755.083) au 31 décembre 1996. Le remboursement par l'Etat de la dette ainsi déterminée se fera par tranches successives jusqu'au 30 décembre 2004. En contrepartie, l'Etat reçoit des parts dans le capital social des CFL pour un montant équivalent au principal de cette dette.» Un montant de LUF 337.320.469 (EUR 8.361.956) a été remboursé par l'Etat en 1997. Le solde de LUF 4.009.508.792 (EUR 99.393.127) a été repris par l'Etat Grand-Ducal au 1er janvier 1998.

L'article de la loi du 28 mars 1997 stipule que: «Sans préjudice des dispositions de l'article 4 l'Etat est autorisé à participer à une augmentation du capital social des CFL pour un montant de LUF 1.433.400.000 (EUR 35.533.058). Il pourra verser son apport en une ou plusieurs tranches.» De 1998 à 2000, cinq tranches avaient déjà été versées pour un montant total de LUF 850.000.000 (EUR 21.070.950). Aucun versement n'a été effectué en 2001.

Ainsi, au 31 décembre 2001, le capital souscrit non versé s'élève à EUR 14.462.108 (2000: EUR 14.462.108). Ce montant a été versé en janvier 2002.

Réserve légale

Selon la législation en vigueur, il doit être fait annuellement sur les bénéfices nets, après absorption des pertes reportées éventuelles, un prélèvement de 5% affecté à la réserve légale. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint 10% du capital social. La réserve légale ne peut pas être distribuée.

NOTE 11

PROVISIONS POUR IMPOTS

Les provisions pour impôts concernent exclusivement les filiales consolidées des CFL. En effet, concernant les CFL :

- Le surplus d'avances payées durant l'exercice 2001 pour l'impôt sur le revenu des collectivités a été comptabilisé en autres créances pour un montant de EUR 594.944.

NOTE 13

DETTES

La durée résiduelle des dettes se présente comme suit:

Exercice 2001	Moins d'1 an EUR	De 1 an à 5 ans EUR	A plus de 5 ans EUR	Total EUR
Dettes envers des établissements de crédit	75.779	737.144	0	812.923
Dettes envers Eurofima	2.007.701	0	84.368.057	86.375.758
Dettes sur achats et prestations de services	44.830.023	0	0	44.830.023
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	6.890.212	0	0	6.890.212
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	22.471.765	0	0	22.471.765
Autres dettes	518.483	0	0	518.483
Total	76.793.963	737.144	84.368.057	161.899.164

- Le surplus d'avances payées durant l'exercice 2001 pour l'impôt commercial communal a été comptabilisé en autres créances pour un montant de EUR 694.101.

- La société a reçu les bulletins d'imposition de l'Administration fiscale jusqu'en 2000 inclus.

NOTE 12

AUTRES PROVISIONS

Ce poste se décompose comme suit:

	2001 EUR	2000 EUR
Autres provisions des CFL	21.033.052	11.899.799
Autres provisions des filiales consolidées	33.112	32.881
	21.066.164	11.932.680

Au 31 décembre 2001, les autres provisions constituées dans les comptes des CFL, concernent principalement un projet de décontamination pour EUR 5.614.804 (2000: EUR 5.020.228), une provision relative à des congés non pris pour EUR 6.082.724 ainsi qu'une provision en relation avec les charges nettes estimées imputables aux CFL pour l'exercice 2001 au titre des décomptes des trafics avec les réseaux ferroviaires étrangers pour EUR 9.162.664 (2000: EUR 6.879.570).

Exercice 2000	Moins d'1 an EUR	De 1 an à 5 ans EUR	A plus de 5 ans EUR	Total EUR
Dettes envers des établissements de crédit	9.878	891.869	0	901.747
Dettes envers Eurofima	2.398.053	0	84.368.057	86.766.110
Dettes sur achats et prestations de services	35.968.246	0	0	35.968.246
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	11.907.659	0	0	11.907.659
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	20.880.787	0	0	20.880.787
Autres dettes	1.594.817	0	0	1.594.817
Total	72.759.440	891.869	84.368.057	158.019.366

Au 12 décembre 2001, un emprunt contracté avec Eurofima en 1996 pour un montant de CHF 600.000 est venu à l'échéance.

NOTE 14

AUTRES PRODUITS ANNEXES AU TRAFIC

Au 31 décembre 2001, ce poste comprend pour un montant de EUR 142.041.317 (2000: EUR 116.379.548) la rémunération de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et le remboursement des travaux prestés pour le compte du Fonds du Rail, conformément à l'article 10 de la loi du 10 mai 1995 telle que modifiée par la loi du 28 mars 1997.

NOTE 15

TRAVAUX EFFECTUES PAR L'ENTREPRISE POUR ELLE-MEME ET PORTES A L'ACTIF

Au 31 décembre 2001, ce poste inclut un montant de EUR 2.289.872 (2000: EUR 768.523) représentant les frais généraux activés conformément au principe comptable relatif aux immobilisations incorporelles et corporelles décrit à la note 3.

NOTE 16

AUTRES CHARGES EXTERNES

Ce poste regroupe les charges de location, d'entretien et d'assurance, les honoraires, les commissions sur ventes ainsi que diverses autres charges externes.

NOTE 17

PRODUITS ET CHARGES EXCEPTIONNELS

Au titre de l'exercice 2000, les produits et charges exceptionnels concernaient principalement les produits et charges estimés relatifs à l'exercice au titre des décomptes des trafics avec les réseaux ferroviaires étrangers. Afin de permettre la comparabilité des comptes avec les exercices précédents, ces montants avaient été présentés en résultat exceptionnel. En effet, ces décalages ne faisaient pas l'objet de provisions lors des précédents exercices.

Les produits exceptionnels de l'exercice 2001 comprennent, à hauteur de EUR 2.097.374, une indemnisation d'assurance reçue en relation avec l'incendie d'une locomotive sous contrat de leasing (*note 6*).

La valeur nette comptable de celle-ci ainsi que divers frais en relation avec la mise au rebut de cette locomotive ont été enregistrés en charges exceptionnelles au 31 décembre 2001.

Les produits exceptionnels de l'exercice 2001 comprennent par ailleurs à hauteur de EUR 4.363.391 un montant à recevoir de l'Etat en relation avec l'intervention financière au titre des charges de service public assurées par les trains desservant les relations internationales pour l'exercice 2000. Cette régularisation fait suite à la modification des paramètres de calcul de cette indemnité qui sont repris à l'annexe 1. IV du contrat sur les services publics par rail et par route du 22 novembre 1999.

L'effet de cette modification sur l'indemnisation relative à l'exercice 2001 est repris sous la rubrique «trafic voyageur – intervention de l'Etat» au compte de profits et pertes pour un montant de EUR 4.817.478.

NOTE 18

CORRECTIONS DE VALEUR

	2001 EUR	2000 EUR
Corrections de valeur		
- sur frais d'établissements et immobilisations incorporelles hors goodwill (notes 4 & 5)	1.415.441	1.376.472
- sur immobilisations corporelles (note 6)	22.860.920	19.725.021
	24.276.361	21.101.493

NOTE 19

PERSONNEL

Le nombre de personnes occupées en moyenne au cours des exercices 2001 et 2000 s'élève à:

	2001	2000
- Cadres hors statut (effectif CFL)	38	37
- Cadres permanents (effectif CFL)	2.910	2.820
- Personnel auxiliaire (effectif CFL)	28	67
- Employés (dont CLB : 26, ELC : 6, CFL IMMO : 1 et CFL EVASION : 7)	40	42
- Ouvriers (dont CLB : 8 et ACTS Lux : 7)	15	14
- Stagiaires (effectif CFL)	182	159
	3.213	3.139

La variation constatée entre 2000 et 2001 (74 personnes) correspond à la croissance seule de l'effectif des CFL.

NOTE 20

ENGAGEMENTS HORS-BILAN

Au 31 décembre 2001, le total des commandes passées auprès de fournisseurs et non encore livrées ou exécutées des CFL s'élève à EUR 190.565.669 (2000: EUR 95.145.447). Ce montant comprend les marchés conclus pour l'acquisition de douze automotrices TER2N (EUR 103,3 mio) et la réalisation des projets d'investissements du Fonds du Rail (EUR 53 mio).

Au 31 décembre 2001, les CFL détiennent 2% dans le capital de la société anonyme de droit suisse Eurofima dont le capital social souscrit s'élève à CHF 2.600.000.000, libéré à hauteur de CHF 520.000.000. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à CHF 41.600.000 au 31 décembre 2001 (et au 31 décembre 2000). Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration d'Eurofima.

Au 31 décembre 2001, les CFL détiennent 3,25% dans le capital social de la société coopérative à responsabilité limitée Intercontainer - Interfrigo. L'engagement des CFL au titre du capital souscrit non versé d'Intercontainer - Interfrigo S.c.r.l. s'élève à EUR 708.889 au 31 décembre 2001 (2000 : EUR 715.840).

Au 31 décembre 2001, le solde des engagements de leasing dus par les CFL et représentant le montant total des loyers restant à couvrir, s'élève à EUR 81.820.600 (2000: EUR 47.222.438). Ces engagements sont couverts par un dépôt d'un montant équivalent.

Au mois d'août 2001, la société s'est engagée à garantir de façon irrévocable et inconditionnelle le crédit de EUR 1,1 mio mis à la disposition de A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME AG par la Banque Générale du Luxembourg S.A. à concurrence de EUR 766.938, plus les éventuels intérêts et frais pour lesquels cette société ne respecterait pas ses obligations.

Notons également que depuis 1996, Rail Réassurances S.A. détient une participation de 30% dans ACTS Logistik, Dienstleistungs-System A.G. (ACTS-D). Le coût d'acquisition de cette participation s'élevait à DEM 450.000. En 1999 et 2000, le Conseil d'Administration avait décidé d'enregistrer une correction de valeur sur la participation ainsi que les prêts accordés à ACTS-D à hauteur de 90% de leur prix d'acquisition, respectivement de leur valeur nominale, compte tenu de la situation financière de ladite société. Durant l'exercice, un abandon de créance avec clause de retour à meilleure fortune a été consenti à ACTS-D par Rail Réassurances S.A. En contrepartie, ACTS Luxembourg S.A. a cédé une partie de ses parts à Rail Réassurances S.A.

NOTE 21

INFORMATIONS RELATIVES AUX ORGANES DE LA SOCIETE

Le montant des rémunérations allouées au titre de l'exercice 2001 aux membres du Conseil d'Administration des CFL s'élève à EUR 124.627.

Au 31 décembre 2001 et 2000, aucune avance et aucun crédit n'ont été accordés aux membres du Conseil d'Administration des CFL.

Rapport de gestion

Le **périmètre de consolidation** du groupe CFL comprend 8 sociétés en 2001, y compris la maison-mère :

- 6 filiales sont consolidées suivant la méthode de l'intégration globale
- 1 filiale est consolidée par mise en équivalence.

La société ACTS Logistik & Dienstleistungssysteme A.G. n'est pas consolidée, car son activité n'est pas significative par rapport au groupe et l'investissement dans cette société est laissée à son coût d'acquisition. Par ailleurs, IC WEST S.A. figure dans les titres ayant le caractère d'immobilisations au coût d'acquisition dans la mesure où il n'y a pas d'activités significatives.

Le **chiffre d'affaires consolidé** de l'exercice 2001 s'élève à 361.751.510 € contre 329.790.749 € en 2000 (+9,69%). Comme la part des filiales dans ce montant, après élimination des transactions intergroupes, ne représente que 2,24% du chiffre d'affaires du groupe, il est fait référence aux commentaires du rapport annuel des CFL.

Le **résultat consolidé** de l'exercice 2001 s'élève à 6.364.277 € contre -7.664.418 € en 2000. Cette variation (+14.028.695 €) s'explique essentiellement par les évolutions suivantes constatées au niveau des comptes sociaux des entités concernées :

- la progression nette du résultat de la société mère:	+ 13.886.723 €
- la hausse du résultat de C.L.B. S.A.:	+ 94.589 €
- la diminution du résultat de EuroLuxCargo S.A.:	- 32.475 €
- la diminution du résultat de CFL Evasion:	- 108.142 €
- atténuée par l'amélioration du résultat de ACTS S.A.	+ 137.768 €

Compte tenu du contexte économique moins favorable, la première priorité sera d'améliorer les performances de certaines activités afin d'atteindre un niveau satisfaisant de rentabilité dans tous les secteurs du marché des transports où le groupe est présent. En ce qui concerne particulièrement le secteur voyageurs les prévisions font preuve d'un optimisme prudent, notamment pour la filiale CFL-Evasion, qui devrait conquérir de nouvelles parts de marché étant donné son entrée récente sur le marché voyageurs.

Le Directeur Général,

Alex KREMER

Adresses utiles

	Téléphone	Téléfax	E-mail	Internet
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois 9, place de la Gare L-1616 LUXEMBOURG	+352 4990-1	+352 4990-4470	info@cfl.lu	www.cfl.lu
Container Logistics Bettembourg S.A. Container Terminal L- 3225 BETTEMBOURG	+352 519810-1	+352 519810-211	clb@cfl.lu	
EuroLuxCargo S.A. 9, place de la Gare L-1616 LUXEMBOURG	+352 4990-4700	+352 4990-4709	elc@cfl.lu	
ACTS - Luxembourg S.A. 9, place de la Gare L-1616 LUXEMBOURG	+352 4990-4700	+352 4990-4709		
CFL – Immo S.A. 9, place de la Gare L-1616 LUXEMBOURG	+352 4990-3327	+352 4990-5646		www.cfl.lu
CFL – Evasion S.A. 9, place de la Gare L-1616 LUXEMBOURG	+352 4990-4800	+352 4990-4999	cfl-evasion@cfl.lu	www.cfl-evasion.lu

