



## CFL /// RAPPORT ANNUEL 2003

{binsfeld

CFL /// RAPPORT ANNUEL 2003



SOCIETE NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS



## /// SOMMAIRE

05	Les chiffres-clés
06	Les organes de la Société
14	La lettre du Président
16	La sécurité
18	La qualité
20	L'environnement
22	Les ressources humaines
26	Le transport de personnes
29	Le transport de fret
34	Les infrastructures
38	Les moyens d'exploitation
41	Les filiales et participations
47	Les comptes annuels
69	Les comptes consolidés
90	Le rapport de gestion

## /// LES CHIFFRES-CLES

## Chiffres-clés

	2003	2002	Ecart	%
Chiffre d'affaires	397 995 005	382 303 691	15 691 314	4,10%
Résultat d'exploitation	-1 758 255	-2 252 172	493 917	-21,90%
Résultat financier	-1 324 258	-391 373	-932 885	238,40%
Résultat exceptionnel	335 154	-33 540	368 694	-1099,30%
Résultat de l'année	-2 747 359	-2 677 085	-70 274	2,60%
EBITDA	22 611 451	26 104 789	-3 493 338	-13,40%
Immobilisations corporelles	416 391 199	324 507 953	91 883 246	28,30%
Capitaux propres	370 380 652	373 057 736	-2 677 084	-0,70%
Dettes financières	139 908 186	86 375 759	53 532 427	62,00%
Somme bilantaire	669 827 707	557 252 949	112 574 758	20,20%
Cashflow	20 110 428	24 535 964	-4 425 536	-18,00%
Investissements CFL	114 244 287	18 078 457	96 165 830	531,90%
Investissements pour Fonds du Rail	76 766 876	57 678 891	19 087 985	33,10%
Fret en tonnes	16 220 000	17 925 000	-1 705 000	-9,50%
Fret en tonnes-km	568 083 000	617 375 000	-49 292 000	-7,98%
Voyageurs sur l'année*	13 479 449	13 666 359	-186 910	-1,39%
Trains-km en service public	6 081 600	6 097 200	-15 600	-0,30%
Effectif du groupe	3204	3272	-68	-2,10%

\* Estimation d'après comptages ILReS

## /// LES ORGANES DE LA SOCIETE EN 2003

### Le Conseil d'Administration

#### Président

Jeannot WARINGO

#### Administrateurs

Marc GLODT Vice-Président, Commissaire du Gouvernement aux Affaires Maritimes, Luxembourg

Georges BACH Président du SYPROLUX, Luxembourg

Lex BREISCH SYPROLUX, Luxembourg

Paul ENSCH Directeur de la Chambre des Métiers, Luxembourg

Pierre FORTON Directeur Général au Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Bruxelles

Thierry GLAESENER Vice-Président de la Chambre de Commerce, Luxembourg

Guy GREIVELDING Secrétaire Général de la FNCTTFEL, Luxembourg

Eva KREMER Conseiller de la Direction à la Société Nationale de Crédit et d'Investissement (SNCI), Luxembourg

Jeannot POEKER Inspecteur principal au Ministère des Transports, Luxembourg

Maryse SCHOLTES Conseiller de Gouvernement 1<sup>ère</sup> classe au Ministère de l'Intérieur, Direction Aménagement du Territoire, Luxembourg

Roland SCHREINER Président de la Délégation Centrale du Personnel de la SNCFL, Luxembourg

Bernard SELIGMANN Inspecteur Général de l'Équipement au Conseil général des Ponts et Chaussées, Paris

Nico WENNMACHER Président de la FNCTTFEL, Luxembourg

Jean ZAHLEN Premier Conseiller de Gouvernement au Ministère du Travail et de l'Emploi, Luxembourg

#### Secrétaire du Conseil

Monique BARTHOLME

#### Commissaire du Gouvernement

Paul SCHMIT Secrétaire Général au Ministère des Transports

#### Audit Interne

Laurent THILL Chef de Service adjoint

### Direction Générale

Alex KREMER Directeur Général

François JAEGER Directeur

Nicolas WELSCH Directeur

Marc WENGLER Directeur

#### Secrétaire Général de la Direction

Edouard SCHWINNINGER Inspecteur en chef

### Services Communs

#### Achats

Marcel BARTHEL Chef de Service

#### Communication

Paul POLFER Attaché stagiaire

#### Finances et Contrôle de Gestion

Gilbert SCHOCK Inspecteur en chef

Guy SCHWINNINGER Attaché

Annick SCHROUBEN Attachée stagiaire

#### Informatique

Michelle HAINAUX Chef de Service

Philippe HENRION Chef de Service adjoint

Marie-Françoise TRINTELER Chef de Service adjoint

Pierre WAGENAAR

#### Médecine du Travail

Dr. Jean PETERS Médecin du Travail

#### Centre de Psychologie

Véronique HOLDER Psychologue diplômée

#### Qualité, Sécurité et Environnement

Doris HORVATH Attachée

#### Réglementation Communautaire

Stéphanie BIAVA Attachée stagiaire

#### Ressources Humaines

Nico BOLLENDORFF Inspecteur en chef

#### 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 Techniques

### Installations Fixes

Jean-Marie FRANZISKUS	Chef de Service
Frank DARO	Chef de Service adjoint
Robert STURM	Chef de Service adjoint
Henri WERDEL	Chef de Service adjoint
Alain BOMBARDELLA	Inspecteur en chef
Roger NEGRI	Inspecteur en chef
Tom BRAUN	Attaché
André FELTZ	Attaché
Laurence ZENNER	Attachée

### Matériel

Marcel BARTHEL	Chef de Service adjoint
Joël NEY	Attaché
André WEIS	Attaché
Joseph KOHNEN	Ingénieur diplômé stagiaire

## Services Opérationnels

### Bus

Romy KARIER	Attachée
-------------	----------

### Gestion Réseau

Claude MERSCH	Chef de Service
Daniel THULL	Chef de Service adjoint
François KOHNEN	Inspecteur en chef

### Transport Rail

Paul LORANG	Chef de Service
Tom NICKELS	Attaché

## Service de Commercialisation

### Activités Voyageurs

Monique BUSCHMANN	Chef de Service
Georges ALBERTY	Chef de Service adjoint
Jean SCHMITZ	Inspecteur en chef

## Filiales et Participations

### ACTS – Luxembourg S.A.

Alex KREMER	Président
Marc CALMES	Directeur

### CFL – Evasion S.A.

Nicolas WELSCH	Président
Georges ALBERTY	Directeur

### CFL – IMMO S.A.

François JAEGER	Président
Arsène BERSCHIED	Directeur

### Container Logistics Bettembourg S.A. (CLB)

Alex KREMER	Président
François BENOY	Directeur

### EuroLuxCargo S.A. (ELC)

Alex KREMER	Président
Marc CALMES	Directeur
Jean KRAUS	Chef de Service
Lori PAQUET	Chef de Service
Marc POLINI	Chef de Service

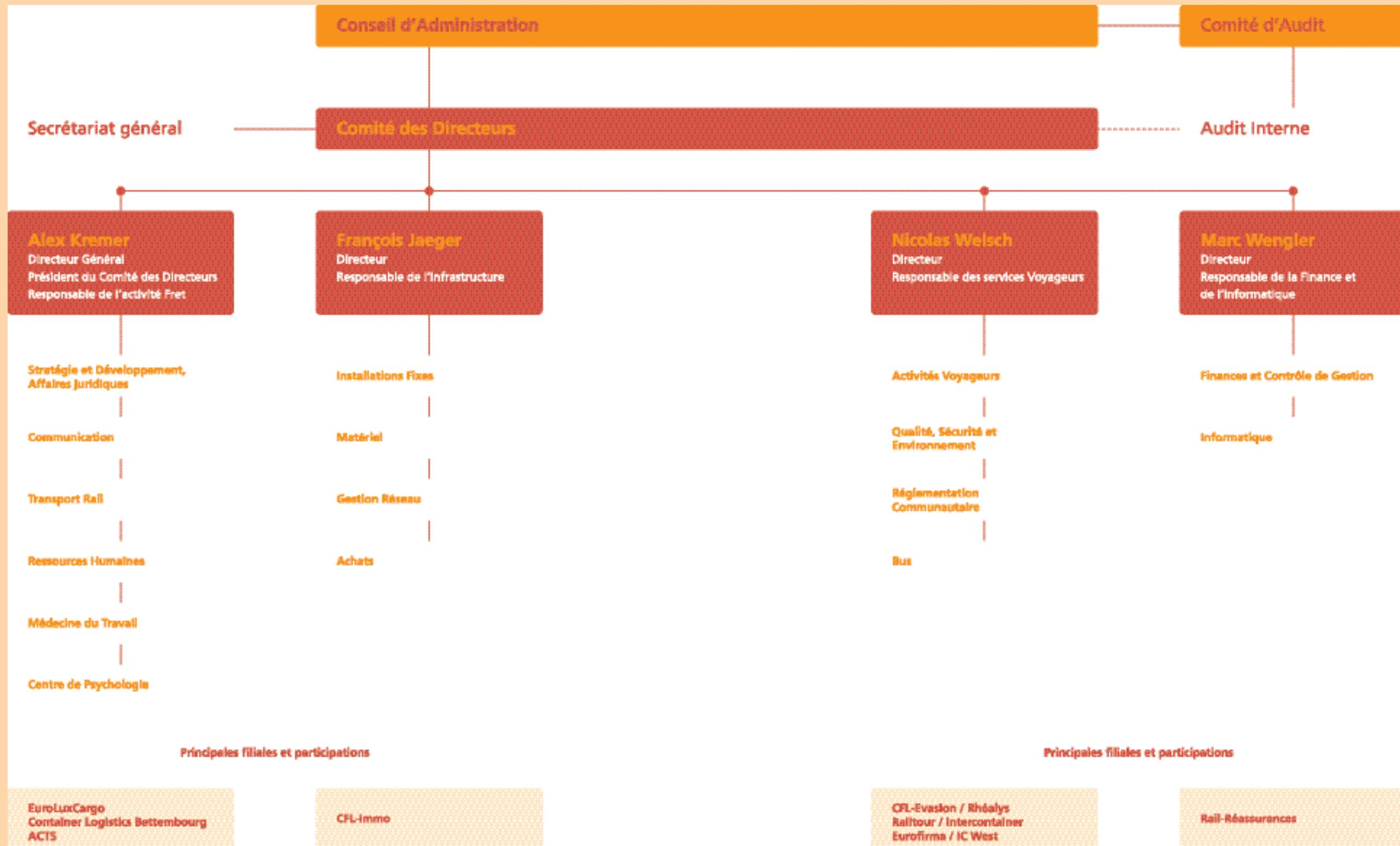
### Rail Réassurances S.A.

Marc WENGLER	Président
--------------	-----------

### Railtour Luxembourg S.à r.l.

Nicolas WELSCH	Président
----------------	-----------

L'Organigramme de la Société





## /// LA LETTRE DU PRESIDENT

En 2003, la production des services de transport a été caractérisée au Luxembourg par une réduction assez sensible des tonnages dans le domaine du fret (tonnes-km transportées -7,98%) et par une quasi stagnation du nombre de clients dans le domaine du transport des passagers en service public.

Cette évolution résulte évidemment dans une très large mesure de l'évolution générale de l'activité économique en 2003. D'après les dernières estimations du STATEC, la croissance de l'économie luxembourgeoise aurait été de 1,7% en moyenne au cours de la période 2001-2002, soit 1 pour cent en dessous de celle de la période 1992-1996 (+2,8% par an) qui marque la phase basse du cycle conjoncturel précédent.

En 2003, la conjoncture a principalement été influencée positivement par les branches domestiques comme la construction, le commerce, les services publics et les services aux particuliers. A l'inverse, l'industrie sidérurgique a enregistré une baisse de son activité, d'après les données du STATEC.

Dans le domaine du transport ferroviaire, l'année 2003 fut notamment caractérisée par l'entrée en vigueur, le 15 mars 2003, des mesures du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire, qui ont consacré l'ouverture de plus de 50.000 kilomètres de voies ferrées du réseau transeuropéen du fret ferroviaire aux services internationaux de transport de marchandises. Ces mesures obligent les Etats membres non seulement à garantir aux services ferroviaires de fret internationaux des droits d'accès au réseau transeuropéen, mais également à fixer des tarifs pour l'utilisation des infrastructures, conformément à des principes communs, et à définir des règles et procédures claires et transparentes pour l'octroi des sillons.

Avec l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles, les entreprises ferroviaires traditionnelles doivent faire face à de nouveaux concurrents comme Rail4Chem, spécialisée dans le transport des produits chimiques, HGK, NetLog, Shortlines, RTC, DLC ou IKEA RAIL. Pour pouvoir se maintenir et se développer dans ce nouveau cadre européen, les entreprises traditionnelles doivent accroître leur efficacité afin de pouvoir tirer le meilleur profit de leur expérience et de leur savoir-faire.

Le Groupe CFL a d'emblée pris des initiatives afin de pouvoir tirer partie de l'ouverture des frontières et des potentiels de développement qui en résultent. C'est ainsi qu'il a notamment pris la décision d'étendre son rayon d'action fret par l'acquisition de deux entreprises ferroviaires en Allemagne, à savoir la NEGmbH et la NVAG.

Dans la continuation des objectifs exprimés dans le Livre blanc sur les transports, la Commission proposa en janvier 2002 un nouveau paquet de mesures destiné à accélérer la création d'un espace ferroviaire intégré, dénommé « 2<sup>e</sup> paquet ferroviaire ». Des débats qui se sont déroulés en 2003 au Parlement européen a résulté la proposition de libéraliser les services internationaux de fret à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, et les services nationaux de fret à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Quant à la libéralisation des services internationaux de transport de personnes, il a été convenu d'en discuter dans le cadre du « 3<sup>ème</sup> paquet ferroviaire », et l'échéance de 2010 se profile à l'horizon.

Afin de pouvoir améliorer la qualité des prestations et répondre ainsi aux attentes de la clientèle tant actuelle que future, les CFL ont passé commande pour l'acquisition de 12 automotrices à 2 niveaux dont la première a été livrée le 21 mai 2004, ainsi que pour l'acquisition de 20 locomotives et de 85 voitures à 2 niveaux.

Cette modernisation du parc du matériel roulant voyageurs, dont le financement n'a pu être réalisé que grâce à l'appui financier de l'Etat luxembourgeois, constitue un élément déterminant en vue de pouvoir atteindre l'objectif d'un modal split de 25%, fixé dans le concept « mobilité.lu ».

Afin de pouvoir tirer un maximum d'avantages de ce nouveau cadre européen, encore en pleine mutation, toutes les compagnies ferroviaires européennes sont actuellement engagées dans des processus de réflexion et de restructuration.

Ainsi, il convient de relever que la SNCF a présenté en novembre 2003 son Plan Fret 2006 qui vise à créer en trois ans des bases solides pour une croissance dynamique de son activité fret. Ce plan vise à atteindre « l'autosuffisance économique d'ici à 2006 ».

A cette même fin, d'autres réseaux comme la SNCB ou la ÖBB ont entamé des processus de refonte totale de leurs structures, processus qui devraient être achevés fin 2004.

La SNCB, de son côté, s'est fixée, dans le cadre du plan MOVE, comme objectif d'assainir sa situation financière afin de pouvoir affronter la concurrence croissante des autres réseaux. Ce plan comporte entre autres une réorganisation en profondeur du secteur marchandises ainsi qu'un vaste plan de formation qui accompagnera la transformation de l'entreprise et procurera au personnel le soutien adéquat pour relever les nouveaux défis.

La compagnie ferroviaire autrichienne ÖBB a, quant à elle, opté pour une nouvelle structure sous forme d'un holding, regroupant 4 sociétés anonymes et 5 départements d'entreprise. Le nouveau plan d'entreprise devrait aboutir à une économie globale de 300 millions € jusqu'en 2010.

Pour le Groupe CFL, dont l'activité fret a enregistré en 2003 une perte de 29,36 millions €, l'enjeu est donc de taille. Notre ambition est toutefois de réussir et de devenir un acteur performant tant dans le domaine du transport de fret que dans celui du transport de personnes.

Au cours des années à venir, la libéralisation des activités et l'ouverture des frontières ne manqueront pas de bouleverser la tradition ferroviaire et le fonctionnement même de notre entreprise. Ce train est cependant en marche et il ne s'arrêtera pas.

Notre unique chance consiste à relever le défi et à nous engager avec force et détermination sur la voie de l'amélioration de notre compétitivité et donc sur la voie de l'avenir.

Pour réussir, il est essentiel de pouvoir adapter nos structures et nos méthodes de travail afin de savoir répondre efficacement aux attentes de la clientèle et aux exigences du nouveau cadre ferroviaire européen.

Les nouvelles orientations stratégiques des activités fret et voyageurs qui sont en train d'être discutées avec nos partenaires sociaux et avec nos actionnaires permettront d'asseoir sur des bases solides le développement futur de notre société.

La motivation et la qualification sans faille du personnel des sociétés du Groupe CFL constituent un garant essentiel du succès de cette vaste entreprise.

Au cours de son histoire, les femmes et les hommes du Groupe CFL ont à maintes reprises apporté la preuve qu'ils savent s'adapter à des situations changeantes et qu'ils sont parfaitement capables de saisir les opportunités de croissance qui se dégagent de l'évolution du contexte économique en général et ferroviaire en particulier.

Pour terminer je voudrais exprimer tous mes remerciements au nom du Conseil d'Administration pour la qualité du travail accompli par tous les agents du Groupe CFL.

Jeannot Waringo

## /// LA SECURITE

Depuis six ans, les CFL n'ont plus enregistré d'accident mortel ou grave, ni auprès de leurs clients, ni auprès de leur personnel. Ce fait souligne les efforts continus entrepris par les CFL en matière de sécurisation du transport par rail et prouve que le rail reste le moyen de transport le plus sûr qui soit.

### La sécurité ferroviaire

En 2003, les CFL ont poursuivi leurs efforts inlassables pour améliorer continuellement la sécurité ferroviaire. A cette fin, plusieurs grands projets ont pu être réalisés.

C'est ainsi que le système de freinage automatique des trains en cas de dépassement inopiné d'un signal, appelé MEMOR II+, est maintenant effectif sur l'ensemble du réseau CFL. L'équipement des engins moteurs CFL par le système MEMOR II+ est également achevé. Les automotrices AM96 et les locomotives T3 de la SNCB, susceptibles de circuler sur le réseau CFL, seront équipées au printemps 2004. En ce qui concerne les engins de la DB, tous les autorails VT 628 et la moitié des locomotives 181 ont déjà vu leur logiciel Indusi complété par la fonction MEMOR II+. Seuls les engins de traction SNCF ne sont pas encore équipés de ce système, mais les études sont en cours.

Les CFL sont fiers d'avoir équipé en 2003 trois tronçons de ligne test avec le nouveau système d'influence des trains européens (ETCS).

Pour réagir au mieux en cas d'incident avec des matières dangereuses, les CFL ont établi un Plan d'Opérations Interne (POI) pour le triage central de Bettembourg. Dans le contexte précité, on peut relever que quatre-vingt sapeurs-pompiers et une quarantaine d'agents CFL ont reçu une formation spécifique pour l'intervention en cas d'incident ou d'accident impliquant des matières dangereuses.

Dans le domaine de la maîtrise des événements à la suite d'un incident, il convient de relever que le cercle des agents habilités à effectuer une mise à la terre des caténaires en cas d'urgence sera élargi. L'ensemble des engins de traction CFL circulant sous 25 KV sera équipé de perches de mise à la terre. En outre, des

perches seront réparties à des endroits déterminés dans les gares les plus importantes du réseau. Un « Alarm und Rettungsplan », à l'instar du « Plan nombreuses victimes » de la Protection Civile, élaboré en 2003, sera présenté en 2004.

### La sécurité au travail

Dans le domaine de la sécurité au travail, on peut noter une légère diminution des accidents par rapport à 2002. Néanmoins, pour les responsables de la société, le nombre des accidents de travail reste trop élevé. Afin d'y remédier, tous les services ont été invités à établir un plan d'action présentant des mesures concrètes pour améliorer cette situation. Les mesures d'amélioration de la sécurité du bâtiment de la Direction Générale des CFL ont évolué positivement. De nouveaux plans d'évacuation ont été affichés et une nouvelle consigne d'évacuation du bâtiment en cas d'incendie a été élaborée. Des équipes de sécurité ont été mises en place et des plans d'évacuation des autres bâtiments des CFL sont en train d'être établis.

Dans le cadre des équipements de protection individuelle, le port obligatoire des gilets de sécurité a été instauré auprès du personnel d'accompagnement des trains et des chefs de surveillance des gares. Des souliers de protection plus performants ont été acquis, et un catalogue reprenant l'ensemble des équipements de protection a été établi. Afin d'améliorer la visibilité du personnel travaillant dans les voies, le port complet de vêtements de protection orange réfléchissants a été rendu obligatoire. Les règlements ont été adaptés en conséquence et une campagne de sensibilisation a été réalisée. Des campagnes visant le port du gilet et des brodequins de sécurité ont également été lancées auprès des conducteurs de locomotives.



## /// LA QUALITE

Au cours de sa séance du 17 mars 2003, le Conseil d'Administration des CFL a approuvé un référentiel de qualité intitulé « Transport public de voyageurs ». Par cette démarche, l'entreprise s'engage de manière renforcée en faveur de prestations de qualité au profit de sa clientèle.

### La qualité au sein de l'entreprise

La réalisation concrète des actions qualité retenues dans le plan d'actions (selon la norme européenne régissant la qualité de service des transports public) est en cours. Ce plan d'actions regroupe 38 actions pour améliorer la qualité de service. Une large partie de ces actions a déjà pu être finalisée. Pour citer un exemple, on évoquera la mise en place d'une nouvelle organisation concernant le nettoyage et l'entretien des gares.

Pour connaître la qualité du service offert par les CFL, des indicateurs qualité ont été établis et leur respect sera testé sur le terrain au moins trois fois par an. Pour garantir l'objectivité de ces mesures, la Direction de la société a décidé de confier cette mission à un bureau externe sur base de fiches de mesures élaborées par les CFL, en conformité avec les objectifs fixés dans le référentiel qualité.

Les critères suivants sont mesurés :

- /// Offre de service,
- /// Accessibilité,
- /// Information du client,
- /// Assistance et communication avec le client,
- /// Confort,
- /// Propreté.

En 2003 ces mesures ont fait ressortir qu'en matière de communication et d'assistance notre personnel est très bien perçu par notre clientèle. Cependant, d'importantes déficiences persistent dans les domaines de l'accessibilité, en rapport avec la signalétique de nos gares et haltes et par rapport à l'information du client en cas de situation perturbée. L'analyse des mesures internes a montré qu'en matière d'adéquation de l'offre (organisation de voyages en groupe, prise en charge de bicyclettes, transports de personnes à mobilité réduite), des progrès notables ont pu être réalisés.

### L'an 2003 – l'année européenne des personnes handicapées

L'ensemble des informations concernant l'accessibilité aux 10 principales gares du réseau ferré pour les personnes à handicaps physiques a été intégré dans une annexe au fascicule horaire. Les analyses d'accessibilité ont été réalisées ensemble avec l'association Info-Handicap. Dans les années à venir, ces analyses seront élargies à l'ensemble des gares et arrêts sur le réseau luxembourgeois.

### Amélioration de la qualité sur

#### le sillon Lux-Mosellan

La propreté des trains circulant sur le sillon Lux-Mosellan a été mesurée par les CFL en août 2003 sur base de fiches de mesure élaborées par un bureau français. A noter que le Conseil Régional de Lorraine avait chargé ce même bureau de faire des mesures de propreté sur le territoire français. Les résultats des mesures, globalement satisfaisants, ont été échangés avec le responsable qualité de la SNCF. Pendant la même période, les CFL ont analysé la pertinence des informations fournies en gare de Luxembourg en cas de situation perturbée sur le sillon Lux-Mosellan, le taux de conformité étant de 72%.

En outre, le Conseil Régional de Lorraine a chargé un bureau d'études de mesurer la ponctualité des trains circulant sur le sillon. Suite aux premiers résultats de ces mesures, réalisées fin 2003, les responsables des CFL et de la SNCF se sont concertés afin d'établir un plan d'action commun début 2004. Les résultats de cette concertation, portant sur 5 points concrets, se sont révélés très positifs, une nette amélioration de la ponctualité sur le sillon ayant pu être enregistrée depuis.

### La sûreté au sein de l'entreprise

Les travaux des différents groupes de travail qui ont été institués pour améliorer la sûreté au sein de l'entreprise ont progressé de façon satisfaisante en 2003. L'Instruction Générale N°38 « Prise en charge des agents victimes ou témoins d'agressions ou d'accidents de personnes aux CFL » a été finalisée et diffusée au sein de l'entreprise. Une série de formations sur la gestion des situations conflictuelles vient de se terminer.

Un nouveau règlement d'ordre interne a été mis en vigueur et affiché dans toutes les gares du réseau. Les agents de sécurité ont été sensibilisés à ce règlement et veillent à son respect.

Dans le cadre des travaux en gare de Luxembourg, un certain nombre de transformations qui touchent le hall et le parvis de la gare auront pour but d'y renforcer la sûreté de notre clientèle ainsi que des agents CFL.



## /// L'ENVIRONNEMENT

**Un objectif fondamental de la mobilité durable se résume dans la nécessité de réduire les émissions de matières nocives et les nuisances sonores causées par les différentes activités de transport.**

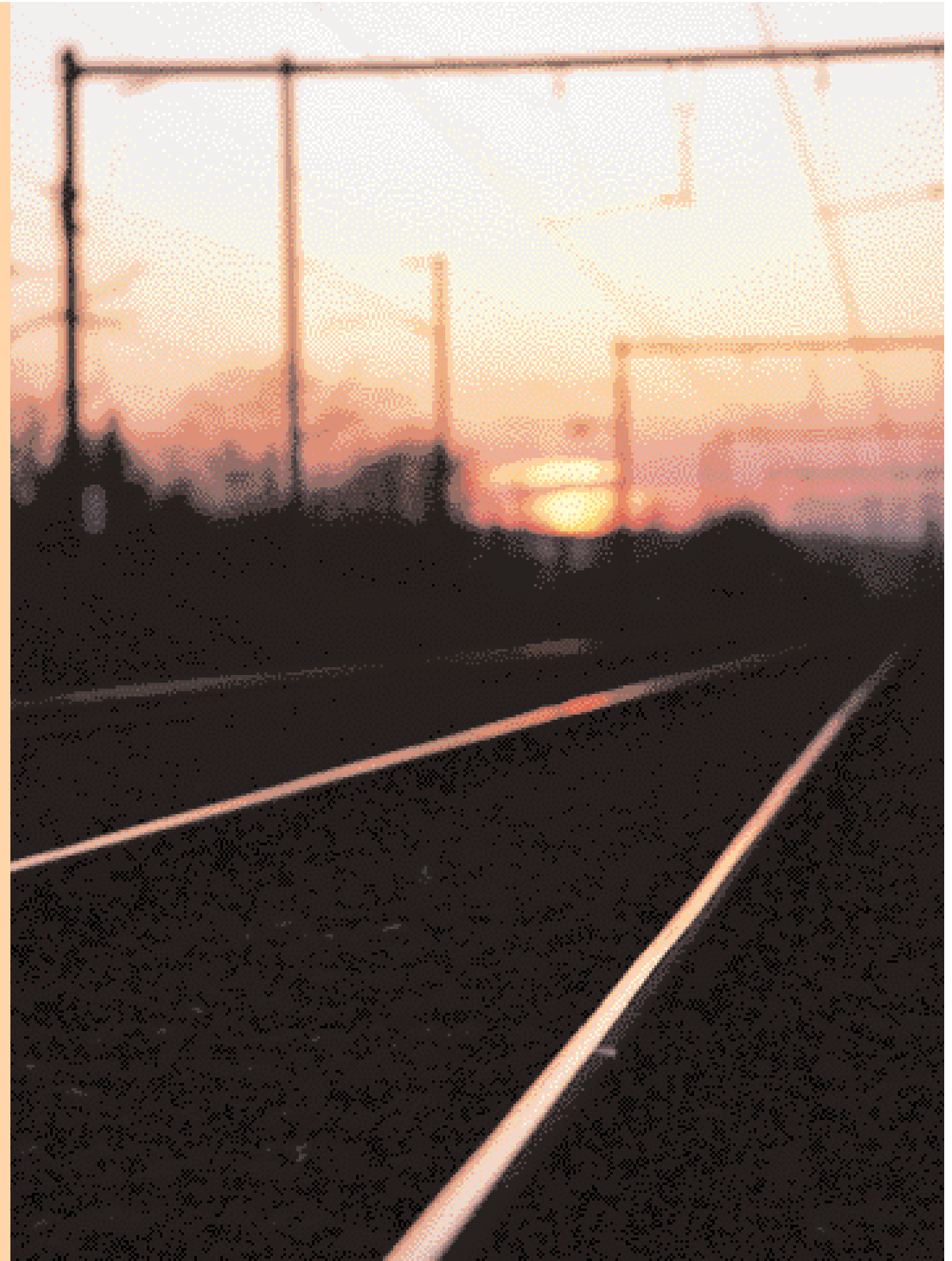
**Le transport par rail contribue très largement à la réalisation de cet objectif, étant donné que ses conséquences nocives sont largement inférieures à celles des autres modes de transport.**

Le nombre des activités réalisées en 2003 a été très large : amélioration du tri des déchets, réduction des nuisances sonores, renforcement des interventions en cas d'incidents portant atteinte à l'environnement, renforcement du respect proactif des exigences légales en matière d'environnement....

Conformément à une demande du Ministère des Transports, les points les plus sensibles du point de vue « émissions sonores » ont été recensés dans le cadre du cadastre des nuisances sonores sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Par cet outil informatique, il est désormais possible, en fixant différentes valeurs limites acoustiques, d'évaluer les coûts d'assainissement incombant à l'infrastructure et à l'opérateur, tout en prenant en compte des concepts d'exploitation futurs.

Dans le bâtiment de la Direction Générale, les CFL ont élaboré un nouveau concept de tri et de gestion des déchets. La finalité de ce concept est la collecte séparée des déchets qui se prêtent à une valorisation, de façon à récupérer un maximum de matières premières.

Pour ce qui est de la collecte des déchets sur les quais et dans le hall de la gare de Luxembourg, il convient de relever que différents systèmes de bacs de collecte de déchets ont été évalués. Le nouveau système retenu permet de collecter deux fractions supplémentaires par rapport à la situation actuelle, notamment le plastique et les canettes à boissons faisant partie de la fraction « PMC » (plastiques, métal, cartons à boisson).



## /// LES RESSOURCES HUMAINES

Plus de 3200 femmes et hommes travaillent actuellement pour le groupe CFL. Leur expérience, leur motivation et leur compétence sont les garants du succès de notre groupe. La politique d'embauchage et de formation pratiquée au cours de l'exercice 2003 a été caractérisée par la volonté de garantir un niveau élevé de qualifications dans les différents métiers ainsi que par la nécessité d'améliorer sans cesse la compétitivité de l'entreprise.

### Le personnel actif

Le nombre total des recrutements qui ont été réalisés au cours de l'exercice 2003 par le Groupe CFL s'élève à 106 unités. Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'est élevé à 174 unités, l'effectif sur place a connu une diminution de 68 agents. A noter que l'effectif total sur place au 31 décembre 2003 s'est élevé à 3204 agents.

#### Effectif sur place au 31 décembre 2003

	Hors statut	Cadre permanent	Personnel auxiliaire	Pers. à contrat individuel Soc. mère	Filiales	Total
Société mère	42	3027	25	3		3097
ELC	0	32			9	41
CFL-Evasion	0	4			8	12
CFL-Immo	1	6			0	7
C.L.B. S.A.	0	0			34	34
ACTS S.A.	0	0			13	13
<b>Totaux</b>	<b>43</b>	<b>3069</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>64</b>	<b>3204</b>

Par rapport à l'exercice 2002, le nombre total des agents du groupe a évolué comme suit :

#### Evolutions en 2003

	Situation 31.12.2002	Départs	Embauches	Situation 31.12.2003	Différence 2002/2003
CFL	3170	167	94	3097	-73
Filiales	102	7	12	107	5
<b>Totaux</b>	<b>3272</b>	<b>174</b>	<b>106</b>	<b>3204</b>	<b>-68</b>

### Les formations aux relations

#### humaines

La qualité des relations humaines est un facteur clé de la motivation du personnel et contribue à assurer notamment des prestations efficaces en matière de sécurité et de qualité de service. La mise en place d'un processus de prise en charge des agents victimes d'actes d'agression ou témoins d'accidents mortels a suscité des besoins nouveaux en matière de formation aux CFL.

Le Centre de Psychologie des CFL a ainsi élaboré et animé des sessions de formation pour favoriser l'écoute, le dialogue, le soutien et l'aide à apporter aux victimes de tels événements. Au total, 177 personnes ont bénéficié de ce programme en 2003.

La démarche Sûreté, initiée en 2002, prévoit également de former et de sensibiliser le personnel en contact avec le public et potentiellement soumis aux risques d'agression. A ce titre, une nouvelle formation a été mise en place : « La gestion des comportements à risques ».



## /// LE TRANSPORT DE PERSONNES

Les chemins de fer sont l'épine dorsale du transport public au Luxembourg et cette position ne manquera pas de se renforcer grâce aux importants projets d'investissements qui constituent la stratégie « mobilité.lu » du Gouvernement luxembourgeois. En effet, cette stratégie prévoit la réalisation de nouvelles lignes ferroviaires, l'augmentation de la capacité du matériel roulant et un schéma de dessertes plus performant. La réalisation de ces projets, ainsi que la mise en oeuvre de l'IVL (Integratives Verkehrs- und Landesplanungskonzept) mèneront, à terme, à un modal split de 25% en faveur des transports en commun.

### L'évolution du trafic

Dans les trafics constituant le service public, une baisse globale du nombre de clients de l'ordre de 2,23% par rapport à l'année précédente a dû être enregistrée. Pour ce qui est du trafic strictement national, la régression est de 0,84%. Cette régression est probablement imputable à l'épuisement des capacités en places offertes aux heures de pointe.

En ce qui concerne le trafic transfrontalier, la diminution est de 8,12% par rapport à 2002 et semble imputable principalement au contexte économique défavorable.

### La ponctualité

Le suivi de la ponctualité du trafic constitue l'une des préoccupations majeures de la société. Si en 2003, la ponctualité des trains a pu être maintenue à un niveau élevé, il importe néanmoins de relever que le nombre de trains qui ont eu un retard supérieur à 5 minutes a légèrement augmenté.

En effet, le degré de ponctualité des trains de voyageurs du service national, qui en 2002 était en moyenne de 96,7%, a légèrement baissé au cours de l'année pour atteindre le taux de 93,4% en 2003. Ce résultat est le reflet de l'accroissement du nombre et de l'ampleur des grands chantiers qui ont influencé le trafic en 2003. Il s'agit notamment :

- /// du remplacement des rails sur la ligne Luxembourg – Kleinbettingen,
- /// de la remise en état du Viaduc Pulvermuehle.

### L'offre horaire

Afin d'améliorer l'offre horaire, les CFL ont procédé durant l'exercice 2003 à la création de nouvelles circulations de trains, et à la prolongation de certains trains en trafics national et transfrontalier. Voici quelques exemples :

#### Trafic national

- /// Avec la mise en service du nouvel arrêt « Volmerange-Les-Mines » en décembre 2003, la ligne Bettembourg – Dudelange a été prolongée du lundi au samedi vers cet arrêt. Deux trains supplémentaires ont été également mis en circulation, au départ de Bettembourg à destination de Volmerange-Les-Mines.
- /// Lors de la mise en service du nouvel arrêt « Mamer-Lycée » en septembre, la cadence sur la ligne 50 a été légèrement adaptée afin d'assurer la desserte de cet arrêt.
- /// Sur la ligne 10, une nouvelle paire de trains entre Luxembourg et Ettelbruck et retour a été créée, ainsi qu'entre Ettelbruck et Diekirch et vice versa.
- /// Sur la ligne 30, deux nouveaux trains ont été créés afin d'assurer le rapatriement des ouvriers et employés de DuPont de Nemours au départ de Sandweiler / Contern à destination de Luxembourg.
- /// Un nouveau train a été mis en circulation en matinée au départ de Luxembourg à destination de Kleinbettingen à partir du 15.09.2003.
- /// Une nouvelle paire de trains a été réalisée entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette et retour, donnant correspondance à Bettembourg de et vers Dudelange.

#### Trafic transfrontalier

- /// Un nouveau train (TER 837323) a été créé au départ de Luxembourg à destination de Metz. En soirée, le train TER 837689 au départ de Luxembourg à destination de Metz a été prolongé jusqu'à Nancy. Deux trains ont été étendus de et vers Longuyon tout en assurant la correspondance de et vers Montmédy.

- /// En trafic régional Luxembourg – Trèves – Luxembourg, certains trains marquent désormais des arrêts intermédiaires sur le réseau CFL.
- /// En trafic régional de et vers la Belgique, un nouveau train au départ d'Arlon à destination de Luxembourg a été mis en circulation les matins.

### La circulation de trains spéciaux

Tout comme les années précédentes, les CFL ont assuré le transport à l'occasion de diverses manifestations traditionnelles, folkloriques ou culturelles, comme

- /// la Cavalcade à Diekirch,
- /// l'Octave 2003,
- /// la Fête du Genêt à Wiltz,
- /// le « Schumanszuch » à destination de Clervaux,
- /// le Gréngen Zuch à destination de Wiltz organisé par NATURA,
- /// la Fête Nationale,
- /// le Festival du Théâtre en Plein Air et de la Musique à Wiltz,
- /// le Festival culturel à Esch-sur-Alzette,
- /// le « Jugendzuch » à destination d'Ettelbruck organisé par le SNJ,
- /// la Journée Européenne « En ville sans ma voiture ».

A côté des prestations susmentionnées, les CFL ont organisé des trains spéciaux à l'occasion des excursions de fin d'année scolaire 2003, qui ont connu un grand succès auprès des établissements scolaires. Les CFL ont également été sollicités en vue d'organiser des trains spéciaux pour diverses associations, groupements et clients.

### Les recettes en tarification zonale

En ce qui concerne les recettes provenant de la vente des titres de transport en tarification zonale, une augmentation de 2,03% par rapport aux recettes de l'exercice 2002 a pu être constatée.

Cette augmentation est non seulement le résultat de la majoration introduite le 1<sup>er</sup> janvier 2003, mais elle résulte également de l'accroissement de la vente des billets « passe-partout » et des abonnements mensuels « courte distance ».

Par ailleurs, il importe de faire relever que le nombre d'abonnements annuels pour jeunes gens (JUMBO) vendus au cours de l'année 2003 a augmenté de 1,41% par rapport à l'année 2002.

Relevons finalement que les recettes accessoires, provenant de la consigne de bagages, affichent une progression de quelque 12,71% par rapport à l'exercice précédent.

### Le trafic voyageurs international en autonomie commerciale

#### Le trafic au départ

L'exercice 2003 fut marqué par une légère régression du trafic en général, plus accentuée à destination de la Suisse, de l'Italie et des Pays-Bas qu'à destination de la France, de l'Allemagne et de la Belgique.

Ainsi, à destination de la Belgique, la vente du produit « ESCAPADE », destiné aux voyageurs isolés ou aux mini-groupes de 2 à 5 personnes a progressé de 4% en nombre de voyageurs et de 13,22% en chiffre d'affaires au cours de l'année 2003.

A destination de l'Allemagne, la vente de l'offre spéciale « Tagesrückfahrkarte Trier » valable entre le Grand-Duché et la ville de Trèves a progressé de quelque 7% en nombre de titres vendus.

Contrairement aux exercices antérieurs, les ventes à destination de la France ont enregistré une légère régression en termes de chiffre d'affaires.

#### Le trafic à l'arrivée et en transit

Tout comme pour le trafic au départ, les trafics « Arrivée » et « Transit » ont enregistré une dégradation, qu'il importe d'analyser en détail.

**Le trafic frontalier des navetteurs professionnels**

Le grand succès des abonnements frontaliers, enregistré pour les exercices antérieurs, n'a pas pu être reconduit, surtout pour ce qui est des navetteurs lorrains : Ainsi, les abonnements FlexWay, destinés à la clientèle lorraine ont été vendus à 49.800 exemplaires en 2003, ce qui représente une régression de 5,7% par rapport à l'exercice antérieur. Les cartes - train SNCB-CFL, dont notamment Arlon-Luxembourg et Gouvy-Luxembourg, destinées aux navetteurs belges, ont été vendues à 13.472 exemplaires en 2003, représentant une légère progression de 0,6% par rapport à l'exercice antérieur. Le nombre des abonnements OekoCard, distribués mensuellement par les CFL et destinés aux frontaliers de la région de la Ville de Trèves, s'est stabilisé au niveau atteint en 2002.

**Le Service Bus des CFL**

Le personnel de conduite du Service Bus (BU) des CFL, au nombre de 146, est attaché au poste central de Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbruck, et dispose d'un parc de 54 bus. Pendant l'exercice 2003, ce personnel de conduite a totalisé 4.735.068 kilomètres de parcours dans le cadre du RGTR.

**/// LE TRANSPORT DE FRET**

Dans le cadre de la libéralisation du marché ferroviaire européen, le transport de marchandises a été le premier à être partiellement ouvert à la concurrence, ceci depuis le 15 mars 2003. Et déjà, les prochaines étapes en vue d'une ouverture complète du marché sont établies : 2006 pour le transport de fret international, y compris le cabotage, et 2007 pour le trafic fret national.

Afin de pouvoir relever ce défi, il importe que le groupe CFL s'engage résolument sur la voie de la restructuration de ses activités, pour être en mesure d'offrir, à tous points de vue, le meilleur service à sa clientèle.

Au cours de l'année 2003, de nombreux aménagements, notamment dans les rapports avec les clients, ont déjà été réalisés. Afin de pouvoir profiter des

avantages qui résultent de l'ouverture des frontières, les CFL ont procédé, en 2003, à l'acquisition d'une entreprise ferroviaire du Nord de l'Allemagne qui est active tant dans le transport de marchandises que dans celui des personnes.

**L'évolution du trafic**

L'évolution du trafic fret en 2003 a été tributaire de la mauvaise conjoncture économique, qui a été à l'origine d'une diminution du tonnage total transporté de l'ordre de 9,5%. Les tableaux ci-après reprennent les tonnes nettes ainsi que les tonnes/kilomètres de l'ensemble des trafics de marchandises.

**Volume fret en tonnes**

Trafic total	2001	2002	2003	variation en % 2003/2002	variation en % 2003/2001
Départ/Arrivée	8.716	8.214	7.744	- 5,72	- 11,15
Transit	6.956	6.988	6.036	- 13,62	- 13,23
<i>Sous-total</i>	<i>15.672</i>	<i>15.202</i>	<i>13.780</i>	<i>- 9,35</i>	<i>-12,07</i>
National	2.939	2.723	2.440	-10,39	- 16,98
Total	18.611	17.925	16.220	- 9,51	- 12,85

Unité : millier de tonnes

En comparant les tonnages transportés en 2002 et 2003, on constate une régression de l'ordre de 9,35% pour le trafic international, et de 10,39% pour le trafic national.

**Le fret en tonnes-km**

Trafic total	2001	2002	2003	variation en % 2003/2002	variation en % 2003/2001
Départ/Arrivée	274.717	261.456	252.631	- 3,38	- 8,04
Transit	251.235	253.008	229.799	- 9,17	- 8,53
<i>Sous-total</i>	<i>525.952</i>	<i>514.464</i>	<i>482.430</i>	<i>- 6,23</i>	<i>- 8,27</i>
National	107.879	102.911	85.653	- 16,77	- 20,60
Total	633.831	617.375	568.083	- 7,98	- 10,37

Unité : millier de tonnes-km

Ce deuxième tableau fait ressortir une diminution de 7,98% des tonnes/kilomètres.



**Le trafic intérieur**

La baisse de plus de 10% du trafic national concerne surtout l'approvisionnement en ferrailles via le port de Mertert et le trafic de sables et graviers.

**Les trafics à l'import et à l'export**

La baisse de trafic, plus importante en import qu'en export, s'est autant manifestée dans les secteurs sidérurgique et para-sidérurgique que dans celui des produits de construction.

**Le trafic de transit**

Le trafic de transit est en forte régression par rapport à l'exercice 2002. Les secteurs les plus touchés sont le trafic combiné, les produits pétroliers, les produits sidérurgiques, les papiers et les voitures automobiles.

**Le trafic combiné**

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

Le trafic combiné accuse donc une régression d'un demi million de tonnes. Plusieurs raisons peuvent être évoquées : Le tunnel Monte Olimpino 2, entre l'Italie et la Suisse, a été fermé jusqu'en mai 2003, le trafic a du être dévié par d'autres itinéraires ne passant pas nécessairement par le Luxembourg. Des mouvements sociaux ont perturbé, voire complètement stoppé, le trafic, principalement en mai et juin.

**La ponctualité**

Côté fret, les analyses de la ponctualité, relevée en gare de Bettembourg, ont montré que 79,5% (81,2% en 2002) des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (76,2% pour les trains de fret internationaux et 83,6% pour les trains de fret nationaux). Sur l'axe de transit France - Belgique, le taux de ponctualité était de 74,4% à l'entrée, et de 74,7% à la sortie du réseau CFL.

Par rapport à l'année 2002, on note une diminution de 1,7 points pour les trains de fret en général et une amélioration de 3,5 points pour les trains de fret en transit.

**Le trafic intermodal en tonnes**

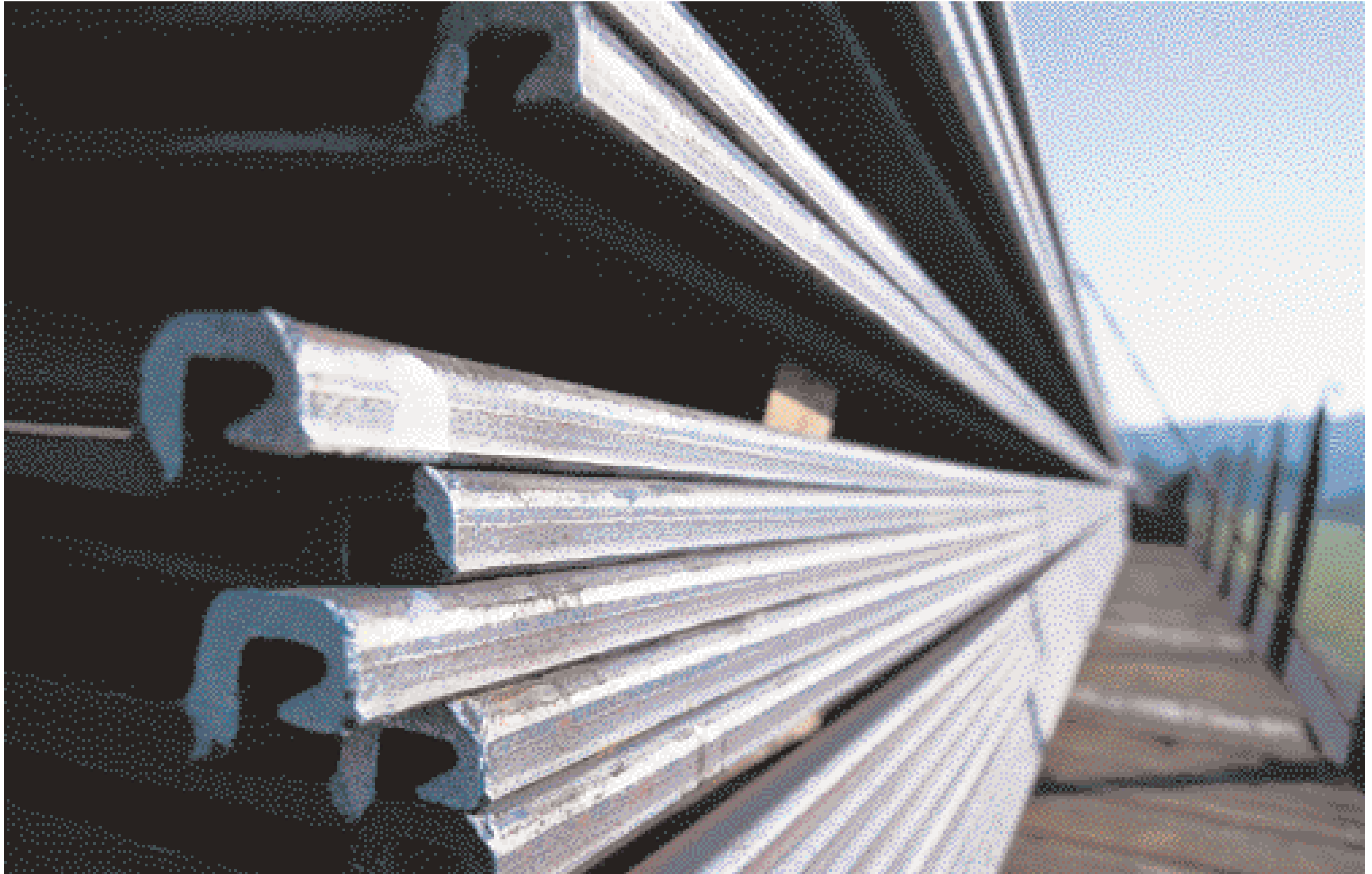
Traffic intermodal	2001	2002	2003	variation en % 2003/2002	variation en % 2003/2001
<b>International</b>					
Départ	164,0	137,4	137,3	- 0,07	- 16,28
Arrivée	158,5	136,7	115,9	- 15,22	- 26,88
Transit	3.232,6	3.227,8	2.774,4	- 14,05	- 14,17
<i>Sous-total</i>	<i>3.555,1</i>	<i>3.501,9</i>	<i>3.027,6</i>	<i>- 13,54</i>	<i>- 14,84</i>
<b>National</b>	40,3	38,1	36,1	- 5,25	- 10,42
<b>Total général</b>	<b>3.595,4</b>	<b>3.540,0</b>	<b>3.063,7</b>	<b>- 13,45</b>	<b>- 14,79</b>

Unité: millier de tonnes

**Le trafic intermodal en tonnes-kilomètres**

Traffic intermodal	2001	2002	2003	variation en % 2003/2002	variation en % 2003/2001
<b>International</b>					
Départ	2.820	2.566	2.626	- 2,34	- 6,88
Arrivée	3.278	2.827	2.480	- 12,27	- 24,34
Transit	115.278	115.160	98.630	- 14,35	- 14,44
<i>Sous-total</i>	<i>121.376</i>	<i>120.553</i>	<i>103.736</i>	<i>- 13,95</i>	<i>- 14,53</i>
<b>National</b>	1.931	1.826	1.733	- 5,09	- 10,25
<b>Total général</b>	<b>123.307</b>	<b>122.379</b>	<b>105.469</b>	<b>- 13,82</b>	<b>- 14,47</b>

Unité: millier de tonnes



## /// LES INFRASTRUCTURES

Au cours des dernières années, les CFL ont procédé, pour compte de l'Etat luxembourgeois, à d'importants investissements dans l'infrastructure du réseau ferré.

Aux termes du contrat de gestion relatif à la « Gestion de l'infrastructure », les CFL sont notamment en charge de la coordination et de la réalisation des travaux sur le réseau ferré luxembourgeois.

En 2003, un accent particulier a été mis sur la sécurité des circulations ferroviaires. Le programme total des investissements réalisés se chiffre à quelque 77 millions €.

Le concept gouvernemental « mobilité.lu » revêt également une importance capitale pour le transport public en général, et pour les CFL en particulier, en visant une extension du réseau ferré existant. A terme, ces extensions du réseau, combinées à un renouvellement du matériel roulant et un schéma d'exploitation plus performant doivent aboutir à un modal split de 25% en faveur des transports publics. Une partie de ces nouvelles infrastructures sera desservie par des train-tram, à savoir des engins de type hybride pouvant circuler aussi bien sur le réseau classique que sur le nouveau réseau urbain encore à construire.

### Le réseau ferré

Le réseau ferré luxembourgeois s'articule autour des lignes principales suivantes qui convergent toutes à Luxembourg :

- /// Luxembourg – Ettelbruck – Troisvierges frontière
- /// Luxembourg – Wasserbillig frontière
- /// Luxembourg – Kleinbettingen frontière
- /// Luxembourg – Zoufftgen frontière, avec la ligne Bettembourg – Esch/Alzette – Pétange
- /// Luxembourg – Dippach – Rodange frontière, avec l'antenne vers Athus.

Au total, quelque 50 embranchements constituent les points de départ ou d'arrivée du trafic fret.

Au 31 décembre 2003, la longueur totale des lignes s'élève à 275 kilomètres, dont 140 kilomètres à double voie et 135 kilomètres à voie unique.

La longueur totale des voies est de 618 kilomètres, dont 436 kilomètres de voies principales et de gare, et

182 kilomètres de voies de service. Le réseau ferré comprend quelque 1000 appareils de voie. 95% du réseau sont électrifiés, soit une longueur totale de 575 kilomètres de voies, dont 48 kilomètres de voies en courant continu 3 kv et 527 kilomètres de voies en courant alternatif 25 kv/50Hz.

Les lignes ferroviaires comportent cinq grands viaducs ainsi que 26 tunnels, et parcourent 395 ouvrages. Le patrimoine du réseau ferré luxembourgeois comprend en outre 65 gares et points d'arrêt.

### Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

#### Contrôle de la vitesse des trains

Les CFL sont le premier gestionnaire de réseau ferroviaire à avoir décidé l'introduction du système européen de contrôle de vitesse ETCS (European Train Control System) et à le généraliser sur l'ensemble du réseau ferré.

En attendant l'implémentation de ce système, un dispositif simplifié d'aide à la conduite, appelé MEMOR II+, a été mis en oeuvre depuis 1998 sur le réseau et sur le matériel roulant, afin d'améliorer sans retard le niveau de sécurité des circulations. Ces travaux se sont terminés avec succès en 2003.

Concernant le système ETCS, des essais fonctionnels ont débuté sur une ligne d'essais, la mise en service de ce premier lot est prévue en 2004.

#### Passages à niveau

Les CFL mettent tout en oeuvre pour supprimer un maximum de passages à niveau, en étroite collaboration avec tous les acteurs concernés comme le Ministère des Transports et les collectivités locales. Les passages à niveau qui ne peuvent être supprimés, pour une raison ou une autre, subissent régulièrement des renouvellements et modernisations. Ainsi, dans le cadre du projet de renouvellement systématique des passages à niveau sur le réseau CFL, 12 passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores,

complétées de demi-barrières à technologie informatisée.

Lors de la mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé dans la gare d'Esch-sur-Alzette, les temps de fermeture de deux passages à niveau situés à Schiffflange ont été optimisés.

### Modernisations et renouvellements aux installations de voie

Les investissements réalisés en ce domaine courant de l'année 2003 ont été importants. Ci-après quelques exemples :

- /// Renouvellement des voies avec sécurisation par contre-rails sur le viaduc Pulvermuehle.
- /// Pose de l'embranchement au lieu dit « Kléck » en gare de Lorentzweiler (aire de déchargement pour le chantier de la route du Nord).
- /// Extension du réseau ferroviaire jusqu'à Volmerange-Les-Mines.
- /// Réalisation d'un embranchement unique à Belval-Usines et adaptation du plan des voies pour la desserte ARCELOR.

### Modernisations et adaptations aux installations de signalisation

A côté des travaux de renouvellement et de modernisation courants, les projets suivants ont été réalisés en 2003 :

- /// Mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé d'Esch-sur-Alzette pour la desserte des installations de sécurité d'Esch/Alzette, Noertzange, Scheuerbusch, Brucherberg, Tétange et Rumelange. Les nouvelles installations offrent la possibilité de desservir l'embranchement de l'usine ARCELOR à Esch-Schiffflange directement par trains en provenance de Noertzange, sans transit par la gare d'Esch/Alzette.
- /// La mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé de Wasserbillig, commandant toutes les installations de sécurité de Wasserbillig, Manternach et de l'embranchement Klinker, a eu

lieu au cours du mois de juin. De ce fait, les installations de block de section automatique aux gares voisines Wecker et Karthaus (réseau DB) ont également pu être mises en service. En outre, avec la mise en service du block de section automatique avec Karthaus, la circulation banalisée a été introduite entre les réseaux CFL et DB.

- /// Une installation du suivi automatique de la marche des trains entre Karthaus, Igel et Wasserbillig a été aménagée, permettant ainsi le suivi continu des trains de Karthaus vers le réseau CFL et créant en même temps la base pour l'équipement du futur poste de contrôle centralisé (PCC).
- /// Dans le cadre de la modernisation de la gare de Wiltz et la création d'un poste d'espacement entre Kautenbach et Wiltz, les travaux d'aménagement d'un bâtiment modulaire abritant les équipements techniques et le personnel de desserte pour la commande locale ont débuté au mois de novembre.

### Modernisations et adaptations 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 et mise en service des postes à autotransformateurs de Schrassig, Hagelsdorf, Mertert, Daerenbusch et Dommeldange.
- /// Installation du système d'alimentation à 2x25kV sur la ligne Berchem-Alzingen-Oetrange ainsi qu'en gare de Luxembourg.
- /// Achèvement des travaux de modernisation des installations de traction électrique en gare de Wasserbillig.
- /// Remplacement des interrupteurs 3 kV en gare de Kleinbettingen complété par la mise en service d'un poste asservi de télécommande.
- /// Electrification du prolongement de ligne entre Dudelange/Usines – Volmerange et adaptation des installations caténaies en gare de Dudelange/Usines.

### Modernisations et adaptations des installations de télécommunication

Voici quelques-uns des projets réalisés en 2003 :

- /// Aménagement d'une nouvelle installation numérique de télécommunications et de sonorisation en gare d'Esch-sur-Alzette pour les besoins de l'exploitation et des équipes d'entretien de l'infrastructure.
- /// Aménagement d'une nouvelle installation numérique de télécommunications, de sonorisation et radiotéléphonique pour les besoins de l'exploitation dans le cadre de l'extension du réseau ferroviaire vers Volmerange-Les-Mines.
- /// Remplacement de 8 anciens autocommutateurs téléphoniques du réseau CFL par l'aménagement d'autocommutateurs numériques interconnectés. La mise en place d'un standard unique a permis de centraliser les appels en provenance des réseaux publics.

- /// Un câble à fibres optiques a été posé sur la ligne Luxembourg – Kleinbettingen et sur le tronçon Modernisations et entretiens aux bâtiments et ouvrages.

### Modernisations et entretiens aux bâtiments et ouvrages

Citons à titre d'exemple quelques réalisations en ce domaine en 2003 :

- /// Une remise en état complète avec élargissement du tablier du viaduc de Pulvermuehle a été réalisée, les études géotechniques et d'ingénieur pour le viaduc de dédoublement ont été poursuivies.
- /// Les travaux de génie civil en vue de l'aménagement d'une troisième voie dans le triangle de Fentange ont été entamés.

- /// Le nouvel arrêt ferroviaire « Mamer-Lycée » a été construit et mis en service, des abris pour voyageurs ont été installés sur les quais des arrêts de Kleinbettingen, Mamer et Bertrange.
- /// Les travaux de génie civil concernant le prolongement et la reconstruction du souterrain pour piétons de la gare de Dommeldange ont été achevés. L'étude pour l'installation de plates-formes pour personnes handicapées est en cours.
- /// Les travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la modernisation de la ligne Kautenbach – Wiltz ont démarré (reconstruction de 9 ponts, consolidation de talus et renaturation du cours d'eau de la « Wiltz » longeant le domaine ferroviaire).
- /// Les quais des arrêts de Cents et Sandweiler ont été dotés de bandes de guidage pour personnes malvoyantes, des abris pour voyageurs ont été installés sur les quais des arrêts de Roodt-Syre et Betzdorf.

- /// Des études relatives au remplacement du pont rivière et du passage inférieur situés à Troisvierges ont été entamées. Des études en vue de la reconstruction de 23 aqueducs sur la ligne du Nord ont également été finalisées.
- /// Une expertise concernant l'état des passages supérieurs de la rue d'Alsace et de la rue Muehlenweg ainsi que du saut de mouton situé au PK 15,748 a été réalisée et des études internes ont été démarrées en vue de la reconstruction du saut de mouton qui se trouve dans un état critique.
- /// Mise en soumission des travaux de dépollution au dépôt de Luxembourg en vue de la réalisation du nouveau Centre de Remisage et de Maintenance, les études pour la réalisation du Centre de Remisage et de Maintenance sont en cours. Le début des travaux sur site est prévu pendant l'exercice 2004.



## /// LES MOYENS D'EXPLOITATION

Conscients de la vétusté d'une partie de leur matériel roulant, les CFL ont fait avancer, en 2003, leur programme de renouvellement du parc roulant. Aussi bien en ce qui concerne le transport de voyageurs que celui des marchandises, le but affirmé est de pouvoir proposer aux clients à tout moment un matériel en nombre suffisant et adapté à leurs besoins. Ainsi, l'exercice 2003 a été une année charnière, vu le grand nombre d'acquisitions qui se sont concrétisées.

### Le matériel roulant ferroviaire

#### Le matériel de traction

Un marché pour la fourniture de 20 locomotives bi-tension du type BR 185 a été adjugé à la firme BOMBARDIER. La livraison du premier engin est prévue pour le 15 septembre 2004. Ces locomotives seront destinées au trafic voyageur, et serviront notamment à la traction des nouvelles voitures à deux niveaux commandées auprès du même constructeur.

Les moyens de traction dont disposent les CFL au 31 décembre 2003 sont :

- /// 19 locomotives électriques de ligne bitension,
- /// 11 locomotives électriques monocourant,
- /// 18 locomotives à traction thermique,
- /// 23 locomotives à traction thermique de manœuvre,
- /// 11 locotracteurs,
- /// 6 locomotives électriques bi-courant en location,
- /// 2 locomotives Diesel de manœuvre en location.

#### Le matériel roulant voyageurs

Pour remplacer les voitures à couloir central du service intérieur omnibus, et afin d'augmenter la capacité de transport dans le cadre du projet « mobilité.lu », l'acquisition de 85 voitures à voyageurs à 2 niveaux auprès du constructeur BOMBARDIER a été finalisée. La livraison est prévue à partir de fin 2004. Cette commande s'ajoute à celle, antérieure, de 12 automotrices du type TER2Nng du constructeur ALSTOM, dont le premier exemplaire a été livré le 21 mai 2004. Ces nouveaux engins viendront s'ajouter au parc existant de 31 automotrices et 8 autorails des CFL.

Au cours de l'année 2003, le dossier en vue de

l'acquisition de 44 véhicules hybrides du type train-tram, destinés à la desserte des nouvelles lignes Findel, Kirchberg et friches industrielles dans le cadre du projet « mobilité.lu », a également été préparé.

Courant décembre, la première phase des travaux de montage de l'équipement bord ERTMS/ETCS sur un autorail a été clôturée. Les premiers résultats obtenus lors d'essais sont tout à fait encourageants pour la suite de ce projet.

#### Le matériel remorqué fret

On citera quelques acquisitions réalisées en 2003 afin d'illustrer les attentes des clients du groupe CFL :

- /// Acquisition de quelque 300 wagons plats à bogies pour le transport de produits longs et/ou lourds, aptes à supporter des charges de 25 tonnes/essieux.
- /// Réajustement du lot de wagons pris en location.
- /// Réforme des wagons vétustes ou en mauvais état général.

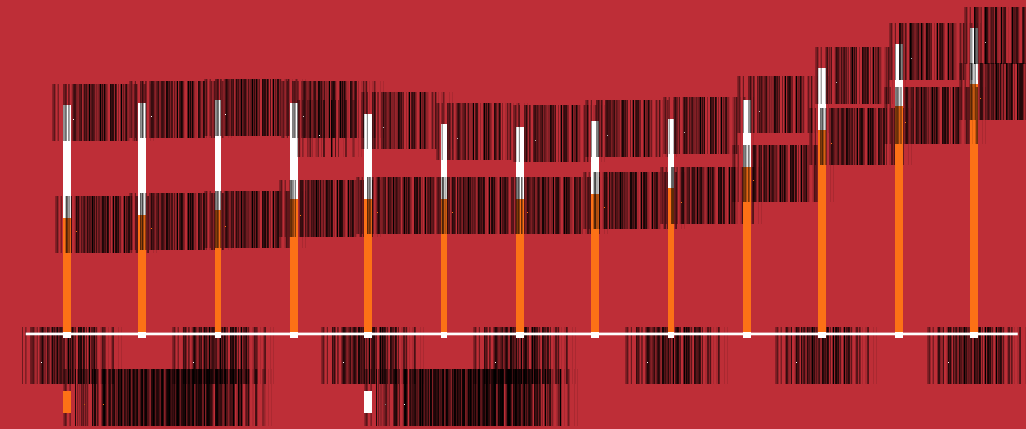
Fin 2003, le parc du matériel remorqué fret comptait un total de 3268 wagons, dont 451 wagons loués. Le parc commercial a évolué de la façon suivante :

- /// 338 wagons tombereaux, dont 193 à déchargement automatique,
- /// 19 wagons couverts de type ordinaire,
- /// 30 wagons couverts de type spécial,
- /// 380 wagons plats à 2 essieux,
- /// 2102 wagons plats à bogies dont 409 de grande longueur utile (24 et 25 m) et 225 à couverture mobile,
- /// 38 wagons à bogies pour le transport de conteneurs (jusqu'à 40'),
- /// 245 wagons à bogies de type spécial à berceaux et à couverture mobile pour le transport de coils,
- /// 116 wagons à toit ouvrant, dont 41 à 2 essieux et 75 à bogies. 75 wagons sont munis d'un système de déchargement automatique.

#### Particuliers

La filiale ACTS a immatriculé auprès des CFL 60 wagons plats à bogies. Elle a loué 41 wagons auprès de la société WASCOSA et 67 wagons auprès des CFL.

### L'évolution de l'effectif des wagons du parc commercial



### Le matériel roulant routier

Le Service Bus (BU) des CFL dispose d'un parc routier comprenant 33 autobus standard et 21 autobus articulés, dont 5 autobus à plancher surbaissé. Tous les autobus sont équipés de systèmes de localisation GPS et de télécommunication.

L'atelier de réparation du Service BU a pour mission également l'entretien et la réparation des quelque 180 véhicules de service des CFL.

### L'informatique

#### Réalizations softwares

L'atelier de maintenance Bus a été équipé d'un outil de suivi performant des opérations de maintenance. Cet atelier est également pilote pour le pointage de la main-d'oeuvre en temps réel.

Le Service Gestion Réseau utilise quotidiennement un logiciel de gestion et de facturation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Le Service Activités Voyageurs a été doté d'un software d'aide à la confection des documents horaires à destination des clients du rail. Afin de mieux servir le client, l'information horaire des bus CFL est désormais accessible sur le site Internet. Le Service Informatique a poursuivi la préparation de ses systèmes internes à la mise en place du billet national électronique (e-go). L'édition des fiches de pension à l'intention du personnel retraité est opérationnelle depuis fin 2003.

#### Avant-projets

Une étude visant à dégager la démarche à suivre tendant à mettre les CFL en accord avec les termes de la loi sur la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel a été menée à bien.

Le projet de doter les CFL d'un outil logiciel de Calcul des Coûts a été poursuivi : le modèle de calcul ainsi qu'un calcul pilote ont été établis.

#### Infrastructure informatique

Dans le souci d'améliorer la sécurité des équipements informatiques dont le nombre, l'utilisation et les plages de disponibilité s'accroissent de jour en jour, le Service Informatique a étudié la mise en place d'un centre de calcul de secours délocalisé.



## /// LES FILIALES ET PARTICIPATIONS

### CFL-Evasion S.A.

La filiale CFL-Evasion S.A., associée à l'Union Luxembourgeoise du Tourisme, est opérationnelle comme agence de voyages 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 le reste est détenu par Rail Réassurances S.A.. En 2003, CFL-Evasion a réalisé un résultat négatif de -10.062.- €.

CFL-Evasion propose une gamme complète de voyages traditionnels, à travers des touroérateurs comme Luxair, Ameropa, TUI et bien d'autres. L'agence est en outre accréditée auprès de l'IATA, ce qui lui permet d'émettre à ses clients les tickets de la majorité des compagnies aériennes. Son appartenance au groupe CFL est soulignée par l'organisation de voyages ferroviaires, en groupe et pour personnes individuelles. Les brochures de CFL-Evasion, mis sur le marché depuis plusieurs années, connaissent un succès grandissant auprès du public au Grand-Duché et dans les régions limitrophes.

### Railtour Luxembourg S.à r.l.

Le capital social de Railtour Luxembourg S.à r.l., qui s'élève à 12.500.- € est divisé en 100 parts sociales dont 86 appartiennent à CFL-Evasion S.A. et 14 à d'autres agences de voyages détenant chacune une part sociale. 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.

L'activité de Railtour Luxembourg S.à r.l. a permis de réaliser un bénéfice après impôts de 29.583.- € au cours de l'exercice 2003.

### 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 qui commercialise le trafic ferroviaire fret national et international au nom de la SNCFL et effectue la gestion du parc wagons des CFL.

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. Au cours de l'exercice 2003, EuroLuxCargo a réalisé un résultat de 23.362.- €.

### 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 79,25% 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 manutention et le transport des conteneurs.

Depuis 2002, ACTS diversifie ses activités en tant que prestataire de services dans l'exploitation de divers embranchements particuliers (Z.I. Wolser, Guardian Luxguard 1 à Bascharage, Interroselle et ProfilARBED). La société termine l'exercice 2003 avec un résultat de 21.615.- €.

## Norddeutsche Eisenbahn

### Gesellschaft mbH

La NEGmbH, filiale à 100% de EuroLuxCargo S.A. au capital social de 51.200.- €, est une entreprise ferroviaire allemande basée près de Hambourg. Elle a pour objet le transport de marchandises par rail et, en tant que gestionnaire d'infrastructure, elle exploite également une ligne ferroviaire située à Uetersen. Depuis mars 2002, NEG s'est également implantée à Trèves pour y effectuer de transports régionaux ou à destination du Luxembourg. L'activité à Trèves représente en 2003 environ 85% du tonnage annuel de 400.000 tonnes de fret transportées par NEG. Pour l'année 2003, NEG a su réaliser un résultat de 20.760.- €.

## Container Logistics

### Bettembourg S.A.

Malgré une conjoncture économique peu favorable, la filiale Container Logistics Bettembourg S.A. (CLB S.A.) a su afficher un chiffre d'affaires de 6.120.049.- €, ce qui représente une augmentation d'environ +3,5% par rapport à l'année précédente.

Cependant, le résultat est négatif (-74.407,73 €) alors que le volume des manutentions (30.710) se maintient par rapport à l'année 2002.

Dans le cadre de son développement, CLB a acquis en date du 31 juillet 2003 un nouveau bâtiment. Des travaux d'aménagement sont à réaliser dans l'entrepôt afin de permettre à CLB d'offrir des prestations nouvelles à ses clients. Des aménagements sont également prévus.

### ISO 9001

Après avoir obtenu la certification ISO 9001 en décembre 2002, et toujours dans un souci d'amélioration continue, CLB a vu son Système de Management de la Qualité revérifié fin décembre 2003. Le constat établi montre que CLB s'est nettement améliorée depuis une année, et qu'aucun dysfonctionnement n'a été constaté.

Le prochain objectif sera la mise en place d'un système intégré QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) par l'obtention de la certification ISO 14001 et OHSAS 18001.

### ILTIS

Le système d'informatisation des activités opérationnelles et logistiques a suivi son développement et sera complété pour garantir un système qui couvre toutes les activités de CLB.

### Van Eecke & Govers s.a.

La filiale VEG S.A., créée en 2002 et destinée à compléter les activités de CLB, n'a pas encore produit les effets escomptés, car pour le moment le volume d'activité reste assez faible. Un développement concret est envisagé vu les démarches commerciales entreprises durant le dernier semestre 2003.

## CFL – Immo 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 Luxembourgeois 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 et définissent les règles en matière de prévision de dépenses et de recettes, de contrôle ainsi que de rémunération.

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

Au courant de l'année 2003, CFL-IMMO S.A. a conclu, dans le cadre de la gestion des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire, 61 conventions/permissions de voirie/contrats de location et d'affermage. Dans le cadre de la gestion des immeubles appartenant aux CFL, CFL-Immo a conclu 36 conventions/permissions de voirie/contrats de location et d'affermage.

Pour la même période CFL-Immo S. A. a finalisé 11 transactions immobilières et signé 10 compromis soit dans le cadre de la gestion des immeubles soit dans le cadre de travaux de modernisation de l'infrastructure ferroviaire.

CFL-Immo S.A. a, en outre, étendu ses activités dans le domaine de la promotion foncière et a acquis, pour son propre compte, 3 places à bâtir en vue de la construction de 3 maisons unifamiliales.

L'exercice 2003 de CFL-Immo S.A. se clôture par un résultat de 48.629.- €.

## Rail Réassurances S.A.

La filiale Rail-Réassurances S.A., créée en 1996, est dotée d'un capital de 13.634.144.- € qui est détenu à 100% par la SNCFL. En tant que captive de réassurance, elle est spécialisée dans toutes les opérations de réassurance dans les branches de réassurance existantes, et notamment dans le domaine ferroviaire.

Pour l'exercice 2003, cette activité de réassurance, ainsi que la mise en valeur des fonds propres, ont permis de dégager un résultat bénéficiaire, avant allocation à la provision pour égalisation, de 1.877.812.- € (1.848.632.- € en 2002) portant les provisions techniques à 15.623.550.- €. (13.700.374.- € en 2002). En 2003, le total du bilan de Rail Réassurances S.A. est passé de 27.389.359.- € à 30.023.124.- €.

Depuis le début de l'exercice 2003, la société Rail Réassurances a adopté le règlement grand-ducal du 31 décembre 1991 sur le secteur des assurances, précisant entre autres les nouvelles modalités d'exercice des entreprises de réassurance.





## /// LES COMPTES ANNUELS

### Aux Coparticipants

### de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

### LUXEMBOURG

### RAPPORT DE REVISION

Conformément au mandat donné par l'Assemblée Générale des Coparticipants du 16 juin 2003, 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 2003 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 2003 ainsi que des résultats de l'exercice se terminant à cette date.

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

DELOITTE S.A.  
Réviseur d'entreprises

G. Kioes  
Partner

Le 10 mai 2004

## /// BILAN

## ACTIF

	2003	2002
<b>ACTIF IMMOBILISE</b>		
Immobilisations incorporelles (note 3)		
Concessions, brevets, licences et marques	889.677	1.449.687
Immobilisations corporelles (note 4)		
Terrains et constructions	144.929.394	144.183.047
Installations techniques et machines	2.774.026	2.625.335
Matériel roulant	166.623.702	158.399.873
Autres installations, outillage et mobilier	6.398.320	5.743.924
Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	95.665.757	13.555.774
	416.391.199	324.507.953
Immobilisations financières (note 5)		
Parts dans des entreprises liées	24.573.437	24.584.097
Participations	21.500	21.500
Titres ayant le caractère d'immobilisations	48.604.315	28.144.210
Autres prêts	2.975	2.478
	73.202.227	52.752.285
Total de l'actif immobilisé	490.483.103	378.709.925
<b>ACTIF CIRCULANT</b>		
Stocks (note 6)		
Matières premières et consommables	17.824.491	16.363.590
Acomptes versés	542.546	723.581
	18.367.037	17.087.171
Créances (à durée résiduelle inférieure à 1 an)		
Créances résultant de ventes et prestations de services	28.780.518	22.303.635
Créances sur des entreprises liées (note 7)	1.798.742	1.587.589
Créances sur entreprises avec lien de participation	18	6.345
Créances sur l'Etat Grand-Ducal (note 8)	88.731.425	83.751.247
Autres créances (note 11)	22.268.643	19.562.947
	141.579.346	127.211.763
Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et encaisse	731.663	16.011.873
Total de l'actif circulant	160.678.046	160.310.807
COMPTES DE REGULARISATION (note 9)	15.919.199	15.555.132
PERTE DE L'EXERCICE	2.747.359	2.677.085
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>669.827.707</b>	<b>557.252.949</b>

## PASSIF

	2003	2002
<b>CAPITAUX PROPRES (note 10)</b>		
Capital souscrit	347.051.000	347.051.000
Réserve		
Réserve légale	144.503	144.503
Autres réserves	27.484.568	27.484.568
Résultats reportés	(4.299.419)	(1.622.334)
Total des capitaux propres	370.380.652	373.057.737
<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>		
Autres provisions (note 12)	22.918.854	25.278.972
Total des provisions pour risques et charges	22.918.854	25.278.972
<b>DETTES (note 13)</b>		
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 des établissements de crédit	53.532.428	0
Dettes envers Eurofima	2.007.701	2.007.701
Dettes sur achats et prestations de services	114.785.803	48.856.816
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	426.800	4.956.709
Dettes envers des entreprises liées (note 7)	1.184.820	1.563.715
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	17.666.542	14.317.030
Autres dettes	376.593	313.484
	189.980.687	72.015.455
Total des dettes	274.348.744	156.383.512
COMPTES DE REGULARISATION (note 9)	2.179.457	2.532.728
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>669.827.707</b>	<b>557.252.949</b>

## /// COMPTE DE PROFITS ET PERTES

## PRODUITS

	2003	2002
Trafic voyageurs – national	12.064.781	10.300.375
Trafic voyageurs – transfrontalier	1.879.972	1.960.569
Trafic voyageurs – international	18.716.230	19.801.131
Trafic voyageurs – intervention de l'Etat	83.117.765	78.732.982
Trafic fret – rail	80.375.664	88.654.030
Autres produits annexes au trafic (note 14)	201.840.593	182.854.604
<b>Montant net du chiffre d'affaires</b>	<b>397.995.005</b>	<b>382.303.691</b>
Travaux effectués par l'entreprise pour elle-même et portés à l'actif (note 15)	1.001.253	735.014
Autres produits d'exploitation	40.818.505	41.258.836
Produits provenant de participations dont entreprises liées 2003 : EUR 17.787 2002 : EUR 15.382	34.011	15.382
Produits provenant d'autres valeurs mobilières de l'actif immobilisé	284.787	282.053
Autres intérêts et produits assimilés	3.022.349	4.009.145
Produits exceptionnels (note 18)	362.875	0
<b>PERTE DE L'EXERCICE</b>	<b>2.747.359</b>	<b>2.677.085</b>
	<b>446.266.144</b>	<b>431.281.206</b>

## CHARGES

	2003	2002
Charges résultant du trafic voyageurs international	11.233.531	11.843.024
Charges résultant du trafic fret	46.093.286	52.087.127
Autres charges annexes au trafic (note 16)	44.326.353	22.411.543
Charges de matières premières et consommables	23.245.111	23.869.078
Autres charges externes (note 17)	93.496.144	85.902.184
Frais de personnel (note 19) Salaires et traitements Charges sociales dont couvrant les pensions 2003 : EUR 12.309.507 2002 : EUR 11.910.456	172.523.464 24.168.145	168.715.786 22.951.646
Corrections de valeur sur immobilisations corporelles et incorporelles (note 20)	22.857.789	27.213.049
Autres charges d'exploitation	2.452.431	10.378.823
Intérêts et charges assimilées	4.665.405	4.697.954
Autres impôts	1.176.764	1.177.452
Charges exceptionnelles (note 18)	27.721	33.540
	<b>446.266.144</b>	<b>431.281.206</b>



## /// ANNEXE

### 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<sup>er</sup> 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

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.

**Immobilisations financières**

Les parts dans des 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 au prix d'acquisition en utilisant 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.

**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 autres créances âgées de plus d'un an,
- /// les créances âgées de 2 ans sont comptabilisées 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

	2003	2002
<b>Valeurs d'acquisition</b>		
Au début de l'exercice	9.449.381	8.326.686
Mouvements de l'exercice :		
Acquisitions	419.929	1.386.013
Sorties	(2.227.186)	(263.318)
<b>A la fin de l'exercice</b>	<b>7.642.124</b>	<b>9.449.381</b>
<b>Corrections de valeur</b>		
Au début de l'exercice	7.999.964	6.981.843
Mouvements de l'exercice :		
Dotations (note 20)	979.284	1.281.169
Reprises	(2.226.531)	(263.318)
<b>A la fin de l'exercice</b>	<b>6.752.447</b>	<b>7.999.964</b>
<b>Valeur comptable nette à la fin de l'exercice</b>	<b>889.677</b>	<b>1.449.687</b>

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

## NOTE 4 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains et constructions	Installations techniques et machines	Matériel roulant	Autres installations, outillage et mobilier	Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	Total
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>						
Au début de l'exercice	157.388.778	3.743.755	318.551.845	16.086.356	13.555.774	509.326.508
<b>Mouvements de l'exercice :</b>						
Acquisitions	2.928.899	411.604	12.785.568	2.032.530	95.665.757	113.824.358
Sorties	(23.354)	(3.560)	(2.777.766)	(441.284)	0	(3.245.964)
Transferts	161.017	0	13.394.757	0	(13.555.774)	0
A la fin de l'exercice	160.455.340	4.151.799	341.954.404	17.677.602	95.665.757	619.904.902
<b>Corrections de valeur</b>						
Au début de l'exercice	13.205.731	1.118.420	160.151.972	10.342.432	0	184.818.555
<b>Mouvements de l'exercice :</b>						
Dotations (note 20)	2.341.778	262.913	17.902.017	1.371.797	0	21.878.505
Reprises	(21.563)	(3.560)	(2.723.287)	(434.947)	0	(3.183.357)
A la fin de l'exercice	15.525.946	1.377.773	175.330.702	11.279.282	0	203.513.703
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>144.929.394</b>	<b>2.774.026</b>	<b>166.623.702</b>	<b>6.398.320</b>	<b>95.665.757</b>	<b>416.391.199</b>
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice précédent</b>	<b>144.183.047</b>	<b>2.625.335</b>	<b>158.399.873</b>	<b>5.743.924</b>	<b>13.555.774</b>	<b>324.507.953</b>

**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 et 8 ans

Au 31 décembre 2003, les acomptes versés et immobilisations corporelles en cours représentent un montant de EUR 95.665.757 décomposé comme suit :

**Montant des acomptes versés au 31 décembre 2003**

/// 85 voitures voyageurs	48.395.355 EUR
/// 20 locomotives bi-tension	18.360.000 EUR
/// 360 Wagons Rnss et 160 wagons Rlnss	994.232 EUR
/// 12 automotrices à 2 niveaux	27.511.995 EUR
/// Bâtiment	404.175 EUR
<b>Total</b>	<b>95.665.757 EUR</b>

Les principaux contrats concernent l'acquisition des 85 voitures de voyageurs (EUR 121 millions), des 20 locomotives bi-tension (EUR 61,2 millions), des 360 wagons Rnss et des 160 wagons Rlnss (EUR 26,5 millions) et les 12 automotrices à 2 niveaux (EUR 101 millions).

Les matériels roulants suivants, sous contrats de leasing et dont la propriété économique est détenue par les CFL, sont inscrits à l'actif du bilan :

Année	Contrat de leasing	Année de livraison effective	Valeur nette comptable au 31 décembre 2003 EUR	Valeur nette comptable au 31 décembre 2002 EUR
1998	14 locomotives électriques bitension (*)	1998-1999	29.341.544	32.554.189
1998	Pièces de rechange	1999	1.684.852	1.872.058
1999	5 locomotives	2001	13.739.032	15.243.091
2000	461 wagons	2001-2002	25.393.644	26.579.696
2000	6 autorails	2001	7.589.200	8.928.471
			<b>77.748.272</b>	<b>85.177.505</b>

\* Le contrat de leasing initial portait sur quinze locomotives. Une locomotive a été sortie de l'actif immobilisé en 2001 à la suite d'un incendie (note 18).

Les engagements de la société au titre de ces différents contrats de leasing sont repris à la note 21 sur les engagements hors-bilan.

**NOTE 5 - IMMOBILISATIONS FINANCIERES**

Les mouvements intervenus au cours de l'exercice 2003 se détaillent comme suit :

	Parts dans des entreprises liées EUR	Participations EUR	Titres ayant le caractère d'immobilisations EUR	Autres prêts EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>				
Au début de l'exercice	24.584.097	21.500	28.167.760	2.478
Mouvements de l'exercice	(10.660)	0	20.455.148	497
<b>A la fin de l'exercice</b>	<b>24.573.437</b>	<b>21.500</b>	<b>48.622.908</b>	<b>2.975</b>
<b>Corrections de valeur</b>				
Au début de l'exercice	0	0	23.550	0
Dotation de l'exercice	0	0	0	0
Reprise de l'exercice	0	0	(4.957)	0
<b>A la fin de l'exercice</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18.593</b>	<b>0</b>
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>24.573.437</b>	<b>21.500</b>	<b>48.604.315</b>	<b>2.975</b>

Au 31 décembre 2003, la société détient des participations dans les sociétés luxembourgeoises suivantes :

Dénomination	% de détention directe	Comptes annuels arrêtés au	Fonds propres (y inclus le résultat net) EUR	Résultat net EUR
A.C.T.S. Luxembourg S.A.	79,24%	31.12.03	1.822.664	21.615
CFL – Evasion S.A.	99,95%	31.12.03	217.138	(10.062)
CFL – Immo S.A.	99,67%	31.12.03	538.123	48.629
Conteneurs, Logistique Bettembourg S.A.	75,00%	31.12.03	1.031.507	(74.408)
EuroLuxCargo S.A.	100,00%	31.12.03	8.221.334	23.362
IC-West S.A.	28,00%	31.12.03	40.710	442
Rail Réassurances S.A.	99,99%	31.12.03	14.206.928	572.784
Rhealys S.A.	15,00%	31.12.03	65.725	16.969

**NOTE 6 - STOCKS**

	2003 EUR	2002 EUR
Matières premières et consommables		
Valeur brute	21.577.354	19.845.295
Corrections de valeur	(3.752.863)	(3.481.705)
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>17.824.491</b>	<b>16.363.590</b>
Acomptes versés sur stocks	542.546	723.581
	<b>18.367.037</b>	<b>17.087.171</b>

**NOTE 7 - 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 8 - 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 9 - COMPTES DE REGULARISATION : ACTIF - PASSIF**

ACTIF	2003 EUR	2002 EUR
Loyers semestriels (leasing suédois)	5.168.123	5.162.218
Traitements payés d'avance	10.577.157	10.251.658
Charges payées d'avance	170.184	141.256
Factures en attente	3.735	0
	<b>15.919.999</b>	<b>15.555.132</b>
<b>PASSIF</b>	<b>2003 EUR</b>	<b>2002 EUR</b>
Résultat sur opérations de leasing à étaler	2.177.220	2.526.036
Produits constatés d'avance	2.238	6.693
	<b>2.179.458</b>	<b>2.532.728</b>

**Résultat sur opérations de leasing à étaler**

Le résultat sur opérations de leasing mentionnées en note 4 est étalé sur 10 ans à compter de la réception finale du matériel. Le résultat enregistré en compte de profits et pertes sur l'exercice 2003 s'élève à EUR 348.816 (2002 : EUR 348.816).

**NOTE 10 - CAPITAUX PROPRES****Evolution des capitaux propres**

	Capital souscrit EUR	Réserve légale EUR	Autres réserves EUR	Résultats reportés EUR
Situation au 31 décembre 2002	347.051.000	144.503	27.484.568	(1.622.334)
Affectation du résultat de l'exercice 2002 selon la décision de l'Assemblée Générale des Coparticipants du 16 juin 2003	0	0	0	(2.677.085)
<b>Situation au 31 décembre 2003</b>	<b>347.051.000</b>	<b>144.503</b>	<b>27.484.568</b>	<b>(4.299.419)</b>

Le capital social est représenté par 28.000 parts d'une valeur nominale de EUR 12.394,68 chacune et souscrit à raison de 26.320 parts par l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, de 1.120 parts par le Coparticipant belge et de 560 parts par le Coparticipant français.

**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 NETTES DES AVANCES PAYEES**

Le surplus d'avances payées durant les exercices 2002 et 2003 pour l'impôt commercial communal a été comptabilisé en autres créances pour un montant de EUR 694.096 (2002 : EUR 694.099). Les avances versées en 2001 pour l'impôt commercial communal, pour un montant de EUR 347.051 ont été récupérées par la société dans le courant de l'exercice 2003.

**NOTE 12 - AUTRES PROVISIONS**

Au 31 décembre 2003, les autres provisions se composent des éléments suivants :

	2003 EUR	2002 EUR
Provision pour charges relatives aux décomptes des trafics avec les réseaux ferroviaires étrangers	9.344.164	11.070.146
Provision pour congés payés et heures supplémentaires	6.174.343	6.808.479
Autres provisions	7.400.347	7.400.347
	22.918.854	25.278.972

Le poste « Autres provisions » couvre notamment un projet de décontamination d'un terrain ainsi que les provisions constituées en relation avec la liquidation de A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME AG (note 21).

### NOTE 13 - DETTES

La durée résiduelle des dettes se présente comme suit :

Exercice 2003	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	53.532.428	0	0	53.532.428
Dettes envers Eurofima	2.007.701	0	84.368.057	86.375.758
Dettes sur achats et prestations de services	114.785.803	0	0	114.785.803
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	426.800	0	0	426.800
Dettes envers des entreprises liées	1.184.820	0	0	1.184.820
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	17.666.542	0	0	17.666.542
Autres dettes	376.593	0	0	376.593
<b>Total</b>	<b>189.980.687</b>	<b>0</b>	<b>84.368.057</b>	<b>274.348.744</b>
Exercice 2002	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	0	0	0	0
Dettes envers Eurofima	2.007.701	0	84.368.057	86.375.758
Dettes sur achats et prestations de services	48.856.816	0	0	48.856.816
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	4.956.709	0	0	4.956.709
Dettes envers des entreprises liées	1.563.715	0	0	1.563.715
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	14.317.030	0	0	14.317.030
Autres dettes	313.484	0	0	313.484
<b>Total</b>	<b>72.015.455</b>	<b>0</b>	<b>84.368.057</b>	<b>156.383.512</b>

### NOTE 14 - AUTRES PRODUITS

#### ANNEXES AU TRAFIC

Ce poste comprend pour un montant de EUR 176.372.431 (2002 : EUR 154.890.324) 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

Ce poste inclut un montant de EUR 1.001.253 (2002 : EUR 735.014) représentant les frais généraux activés conformément au principe comptable relatif aux immobilisations incorporelles et corporelles décrit à la note 2.

### NOTE 16 - AUTRES CHARGES

#### ANNEXES AU TRAFIC

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2003, une redevance d'utilisation de l'infrastructure est payée par les CFL. Au 31 décembre 2003, la charge relative à cette redevance représente un montant de EUR 10.169.058.

### NOTE 17 - 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 18 - PRODUITS

#### EXCEPTIONNELS

Au 31 décembre 2003, les produits exceptionnels concernent l'indemnité reçue au titre de dédommagement de la locomotive 3001 incendiée en 2000.

### NOTE 19 - PERSONNEL

Le nombre de personnes occupées en moyenne au cours des exercices 2003 et 2002 s'élève à :

	2003	2002
Cadres hors statut	42	39
Cadres permanents	2.969	2.929
Personnel auxiliaire	25	26
Stagiaires	102	162
	3.138	3.156

Tel que prévu par la loi du 28 mars 1997 sur le financement des retraites, la société cotise à la charge des retraites et pensions de leurs agents à raison de 16% de la masse salariale retenue pour le calcul des pensions. Le solde de la charge des retraites et pensions des agents des CFL est pris en charge par l'Etat.

## NOTE 20 - CORRECTIONS DE VALEUR

	2003 EUR	2002 EUR
Corrections de valeur		
sur immobilisations incorporelles (note 3)	979.284	1.281.169
sur immobilisations corporelles (note 4)	21.878.505	25.931.880
	<hr/>	<hr/>
	22.857.789	27.213.049

## NOTE 21 - ENGAGEMENTS HORS-BILAN

Au 31 décembre 2003, le total des commandes passées auprès de fournisseurs et non encore livrées ou exécutées des CFL s'élève à EUR 317.275.501 (2002 : EUR 204.820.834). Ce montant comprend les marchés conclus pour l'acquisition de douze automotrices TER2N pour EUR 64,6 millions (2002 : EUR 84,7 millions), de 85 voitures voyageurs à double étage pour EUR 72,6 millions, de 20 locomotives bi-tension pour EUR 42,8 millions et la réalisation des projets d'investissements du Fonds du Rail pour EUR 94 millions (2002 : EUR 57 millions).

Au 31 décembre 2003, 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 2003 et au 31 décembre 2002. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration d'Eurofima.

Au 31 décembre 2003, les CFL détiennent 3,62% dans le capital social de la société coopérative à responsabilité limitée Intercontainer – Interfrigo, devenue une société anonyme dans le courant de l'exercice 2002. L'engagement des CFL au titre du capital souscrit non versé d'Intercontainer – Interfrigo S.A. s'élève à EUR 505.889 au 31 décembre 2003 (2002 : EUR 461.314).

Au 31 décembre 2003, le montant total des loyers restant à courir dans le cadre des contrats de leasing dû par les CFL s'élève à EUR 101.087.187 (2002 : EUR 103.042.978). 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 un crédit mis à la disposition de A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME AG par une banque à concurrence de EUR 766.938, plus les éventuels intérêts et frais y relatifs. Aux 31 décembre 2002 et 2003, cette garantie porte sur un montant de EUR 715.809 et fait l'objet d'une provision pour risques et charges (note 12).

## NOTE 22 - INFORMATIONS RELATIVES AUX ORGANES DE LA SOCIETE

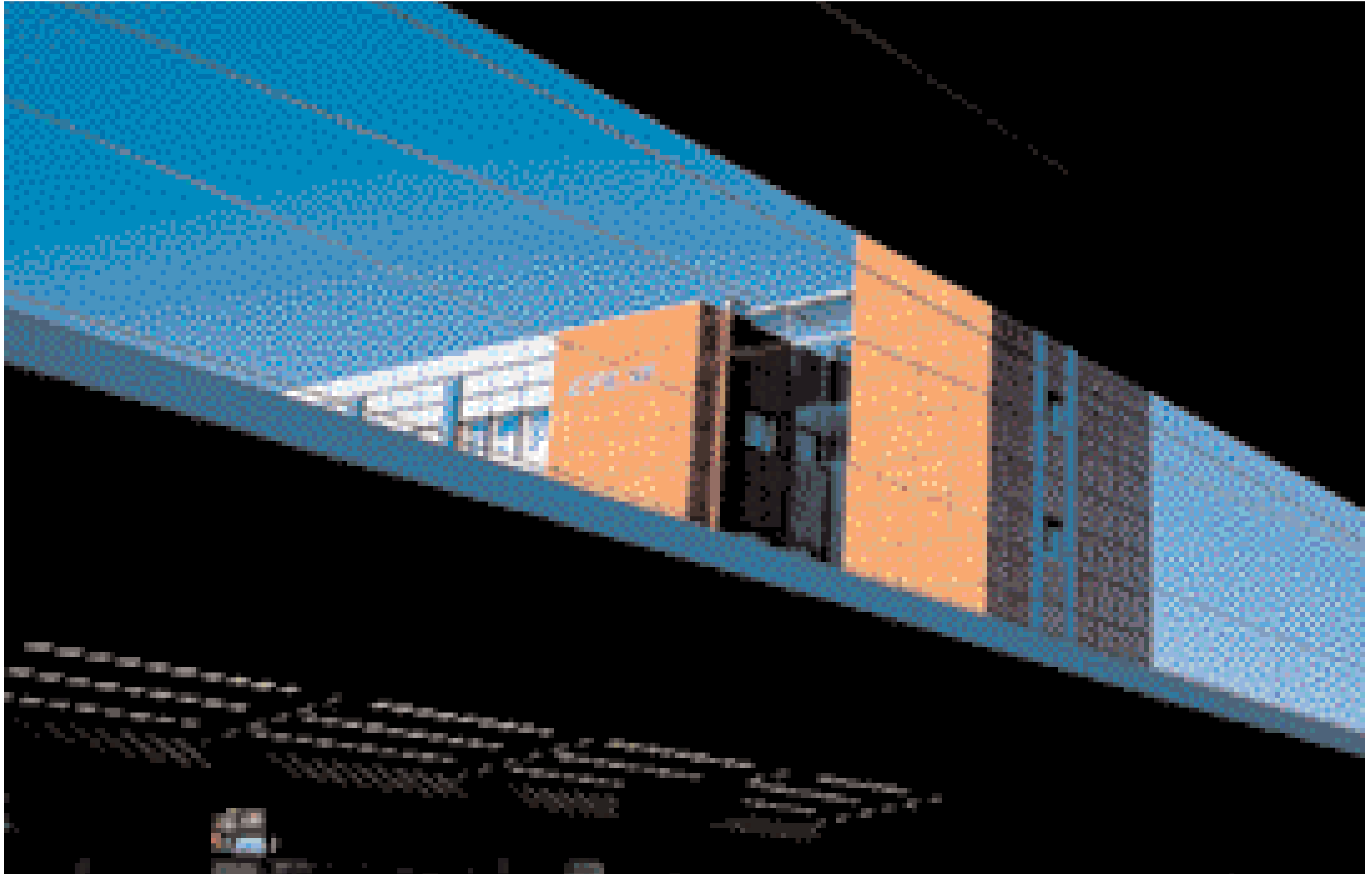
Le montant des rémunérations allouées au titre de l'exercice 2003 aux membres du Conseil d'Administration s'élève à EUR 114.357 (2002 : EUR 110.806).

Aux 31 décembre 2003 et 2002, aucune avance et aucun crédit n'ont été accordés aux membres du Conseil d'Administration.

## NOTE 23 - EVENEMENTS POST-CLÔTURE

Les CFL ont contracté un emprunt consorsial avec la Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat, la Banque Générale du Luxembourg et Dexia – Banque Internationale à Luxembourg pour un montant total de EUR 105 millions. La première tranche de cet emprunt a été tirée en date du 9 janvier 2004.

En avril 2004, les CFL ont également honoré la dette de A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME AG envers la Banque Générale du Luxembourg pour un montant de EUR 715.809.





## /// LES COMPTES CONSOLIDES

### Aux Coparticipants

### de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

### LUXEMBOURG

#### RAPPORT DE REVISION

Conformément au mandat donné par l'Assemblée Générale des Coparticipants du 16 juin 2003, 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 2003 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 2003 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 S.A.  
Réviseur d'entreprises

G. Kioes  
Partner

S. Mitchell  
Partner

Le 10 mai 2004

## /// BILAN CONSOLIDE

## ACTIF

	2003	2002
FRAIS D'ETABLISSEMENT (note 4)	1.840	15.404
<b>ACTIF IMMOBILISE</b>		
Immobilisations incorporelles (note 5)	1.117.092	1.736.463
Immobilisations corporelles (note 6)		
Terrains et constructions	147.661.078	144.194.345
Installations techniques et machines	5.182.353	3.546.003
Matériel roulant	168.010.237	159.872.030
Autres installations, outillage et mobilier	6.586.352	5.937.875
Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	95.665.757	13.555.774
	423.105.777	327.106.027
Immobilisations financières		
Participations mises en équivalence (note 7)	14.206.864	13.634.083
Titres ayant le caractère d'immobilisations (note 7)	48.664.870	28.265.747
Autres prêts	3.452	2.955
	62.875.186	41.902.785
<b>Total de l'actif immobilisé</b>	<b>487.099.895</b>	<b>370.760.679</b>
<b>ACTIF CIRCULANT</b>		
Stocks (note 8)		
Matières premières et consommables	17.824.491	16.363.590
Produits finis et en-cours de fabrication	34.466	37.204
Acomptes versés	542.546	723.581
	18.401.503	17.124.375
Créances (à durée résiduelle inférieure à 1 an)		
Créances résultant de ventes et prestations de services	31.400.909	24.434.544
Créances sur des entreprises liées	0	150.000
Créances sur entreprises avec lien de participation	18	6.345
Créances sur l'Etat Grand-Ducal (note 9)	88.731.425	83.751.247
Autres créances (note 12)	22.600.220	20.173.734
	142.732.572	128.515.970
Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et encaisse	8.974.243	24.166.217
<b>Total de l'actif circulant</b>	<b>170.108.318</b>	<b>169.806.462</b>
COMPTES DE REGULARISATION (note 10)	15.944.179	15.575.622
PERTE DE L'EXERCICE (note 11)	2.253.891	2.784.722
<b>Total Actif</b>	<b>675.406.283</b>	<b>558.927.485</b>

## PASSIF

	2003	2002
<b>CAPITAUX PROPRES (note 11)</b>		
Capital souscrit	347.051.000	347.051.000
Réserve légale	144.503	144.503
Autres réserves	23.424.359	26.208.587
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>370.619.862</b>	<b>373.404.090</b>
<b>INTERETS MINORITAIRES</b>	<b>661.185</b>	<b>655.040</b>
<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>		
Provisions pour impôts (note 12)	6.627	5.656
Autres provisions (note 13)	23.115.686	25.351.414
<b>Total des provisions pour risques et charges</b>	<b>23.122.313</b>	<b>25.357.070</b>
<b>DETTES (note 14)</b>		
Dettes dont la durée résiduelle est > 1 an		
Dettes envers les établissements de crédit	345.427	477.920
Dettes envers Eurofima	84.368.057	84.368.057
	84.713.484	84.845.977
Dettes dont la durée résiduelle est < 1 an		
Dettes envers des établissements de crédit	53.608.367	63.999
Dettes envers Eurofima	2.007.701	2.007.701
Acomptes reçus sur commandes	3.491	0
Dettes sur achats et prestations de services	119.458.449	50.067.191
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	17.846.389	14.507.168
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	426.800	4.956.709
Autres dettes	756.140	527.534
	194.107.337	72.130.302
<b>Total des dettes</b>	<b>278.820.821</b>	<b>156.976.279</b>
COMPTES DE REGULARISATION (note 10)	2.182.102	2.535.006
<b>Total Passif</b>	<b>675.406.283</b>	<b>558.927.485</b>

## /// COMPTE DE PROFITS ET PERTES CONSOLIDE

## PRODUITS

	2003	2002
Trafic voyageurs – national	12.064.781	10.300.375
Trafic voyageurs – transfrontalier	1.879.972	1.960.569
Trafic voyageurs – international	18.716.230	19.801.131
Trafic voyageurs – intervention de l'Etat	83.117.765	78.732.982
Trafic fret – rail	80.375.664	88.654.030
Trafic fret – route	6.953.738	7.408.788
Autres produits annexes au trafic (note 15)	203.538.177	182.862.007
Autres produits	40.303	35.575
<b>Montant net du chiffre d'affaires</b>	<b>406.686.630</b>	<b>389.755.457</b>
Travaux effectués par l'entreprise pour elle-même et portés à l'actif (note 16)	1.001.253	737.802
Autres produits d'exploitation	36.012.055	37.351.361
Produits provenant d'autres valeurs mobilières de l'actif immobilisé	486.672	282.053
Autres intérêts et produits assimilés	3.020.831	4.269.485
Produits exceptionnels (note 19)	363.650	21.051
Quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	572.781	0
<b>INTERETS MINORITAIRES</b>	<b>19.959</b>	<b>25.093</b>
<b>PERTE DE L'EXERCICE (note 11)</b>	<b>2.253.891</b>	<b>2.784.722</b>
	<b>450.417.722</b>	<b>435.227.024</b>

## CHARGES

	2003	2002
Réduction du stock de produits finis et en cours de fabrication	0	2.097
Charges de matières premières, consommables et charges résultant du trafic (note 17)	124.874.104	110.561.244
Autres charges externes (note 18)	93.402.087	86.659.345
Frais de personnel (note 21)		
Salaires et traitements	174.994.504	170.783.439
Charges sociales	24.560.155	23.197.602
dont couvrant les pensions		
2003 : 12.519.249		
2002 : 12.056.190		
Corrections de valeur sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles (note 20)	23.793.739	27.972.045
Corrections de valeur sur goodwill (note 5)	53.200	53.200
Corrections de valeur sur éléments de l'actif circulant	10.834	12.987
Autres charges d'exploitation	2.697.640	9.824.027
Intérêts et charges assimilées	4.772.877	4.775.683
Impôt sur le résultat provenant des activités ordinaires	22.066	8.951
Autres impôts	1.196.088	1.292.289
Charges exceptionnelles (note 19)	40.428	84.115
	<b>450.417.722</b>	<b>435.227.024</b>
	<b>450.417.722</b>	<b>435.227.024</b>

## /// ANNEXE

### 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 2003	% d'intérêts et de contrôle 2002
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.	99,95%	99,95%
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%
CONTENEURS, LOGISTIQUE BETTEMBOURG S.A.	Bettembourg	L'organisation, la vente et l'exécution de toutes les prestations dans le domaine des conteneurs et du ferroustage.	75,00%	75,00%
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%
Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft GmbH	Uetersen (Allemagne)	L'exploitation d'un réseau d'infrastructure ferroviaire à Uetersen/Allemagne et exécution des prestations ferroviaires en Allemagne et à l'étranger.	100,00%	100,00%
RAIL REASSURANCES S.A.	Luxembourg	Toutes opérations de réassurance dans toutes les branches.	99,99%	99,99%
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%
VAN EECKE & GOVERS NS	Belgique	Toutes opérations de transport et de dédouanement.	88,00%	0,00%

Notons que la société Van Eecke & Govers nv (VEG nv) est entrée dans le périmètre de consolidation au 1<sup>er</sup> janvier 2003.

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

Dénomination	Siège social	Objet social	% d'intérêts (% de contrôle) 2003	% d'intérêts (% de contrôle) 2002
A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGS-SYSTEME A.G. (en liquidation)	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%	82,53%
IC WEST S.A.	Luxembourg	L'organisation et le développement de transports combinés, ainsi que la mise à disposition de services auxiliaires relatifs	28,00%	28,00%
			(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 sociaux est de nature nettement différente de celle des CFL et qui a donc été mise en équivalence. Par ailleurs, A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME A.G. est laissée en dehors de la consolidation du fait de son caractère non significatif et de la décision, début 2003, de mise en liquidation de la société. La participation dans A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME A.G. 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 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. Les écarts de consolidation débiteurs résiduels non affectés sont enregistrés en goodwill et amortis sur la durée appropriée définie par la Direction.

### 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 Euro (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.

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 sous immobilisations incorporelles. 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 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 en utilisant 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.

**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 autres 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.

**NOTE 4 - FRAIS D'ETABLISSEMENT**

	2003	2002
<b>Valeur d'acquisition</b>		
Au début de l'exercice	104.368	104.368
Variation de périmètre	2.300	0
A la fin de l'exercice	106.668	104.368
<b>Correction de valeur</b>		
Au début de l'exercice	88.964	70.620
Variation du périmètre	0	0
Mouvement de l'exercice:		
Dotations (note 20)	15.864	18.344
A la fin de l'exercice	104.828	88.964
<b>Valeur comptable nette à la fin de l'exercice</b>	1.840	15.404

**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 5 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES**

	Concessions, brevets, licences et marques EUR	Goodwill EUR	Total EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>			
Au début de l'exercice	9.738.927	266.001	10.004.928
Mouvements de l'exercice :			
Acquisitions	513.753	0	513.753
Sorties	(2.268.758)	0	(2.268.758)
A la fin de l'exercice	7.983.922	266.001	8.249.923
<b>Corrections de valeur</b>			
Au début de l'exercice	8.070.899	197.566	8.268.465
Mouvements de l'exercice :			
Dotations (note 20)	1.037.697	53.200	1.090.897
Reprises	(2.226.531)	0	(2.226.531)
A la fin de l'exercice	6.882.065	250.766	7.132.831
<b>Valeur comptable nette à la fin de l'exercice</b>	1.101.857	15.235	1.117.092
<b>Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent</b>	1.668.028	68.435	1.736.463

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

Un 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. Par ailleurs, un goodwill supplémentaire de EUR 25.392 a été constaté en 2002 faisant suite à l'entrée de Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft GmbH dans le périmètre de consolidation. Les goodwills sont amortis linéairement sur 5 ans.

## NOTE 6 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains et constructions	Installations techniques et machines	Matériel roulant	Autres installations, outillage et mobilier	Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	Total
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>						
Au début de l'exercice	157.400.076	5.601.766	322.147.553	16.538.425	13.555.774	515.243.594
Mouvements de l'exercice :						
Acquisitions	5.672.145	2.407.452	13.085.910	2.105.415	95.665.757	118.936.679
Sorties	(23.354)	(455.548)	(2.788.707)	(441.284)	0	(3.708.893)
Transferts	161.017	0	13.394.757	0	(13.555.774)	0
A la fin de l'exercice	163.209.884	7.553.670	345.839.513	18.202.556	95.665.757	630.471.380
<b>Corrections de valeur</b>						
Au début de l'exercice	13.205.731	2.055.763	162.280.114	10.595.959	0	188.137.567
Mouvements de l'exercice :						
Dotations (note 20)	2.364.638	641.516	18.278.831	1.455.193	0	22.740.178
Reprises	(21.563)	(325.962)	(2.729.669)	(434.948)	0	(3.512.142)
A la fin de l'exercice	15.548.806	2.371.317	177.829.276	11.616.204	0	207.365.603
<b>Valeur comptable nette à la fin de l'exercice</b>	<b>147.661.078</b>	<b>5.182.353</b>	<b>168.010.237</b>	<b>6.586.352</b>	<b>95.665.757</b>	<b>423.105.777</b>
<b>Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent</b>	<b>144.194.345</b>	<b>3.546.003</b>	<b>159.872.030</b>	<b>5.937.875</b>	<b>13.555.774</b>	<b>327.106.027</b>

**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 et 8 ans

Au 31 décembre 2003, les acomptes versés et immobilisations corporelles en cours représentent un montant de EUR 95.665.757 décomposé comme suit :

**Montant des acomptes versés au 31 décembre 2003 :**

/// 85 voitures voyageurs	48.395.355 EUR
/// 20 locomotives bi-tension	18.360.000 EUR
/// 360 Wagons Rnss et 160 wagons Rlnss	994.232 EUR
/// 12 automotrices à 2 niveaux	27.511.995 EUR
/// Bâtiment	404.175 EUR

**Total**  
95.665.757 EUR

Les principaux contrats concernent l'acquisition des 85 voitures de voyageurs (EUR 121 millions), des 20 locomotives bi-tension (EUR 61,2 millions), des 360 wagons Rnss et des 160 wagons Rlnss (EUR 26,5 millions) et les 12 automotrices à 2 niveaux (EUR 101 millions).

Les matériels roulants suivants, sous contrats de leasing et dont la propriété économique est détenue par les CFL, sont inscrits à l'actif du bilan :

Année	Contrat de leasing	Année de livraison effective	Valeur nette comptable au 31 décembre 2003 EUR	Valeur nette comptable au 31 décembre 2002 EUR
1998	14 locomotives électriques bitension (*)	1998-1999	29.341.544	32.554.189
1998	Pièces de rechange	1999	1.684.852	1.872.058
1999	5 locomotives	2001	13.739.032	15.243.091
2000	461 wagons	2001-2002	25.393.644	26.579.696
2000	6 autorails	2001	7.589.200	8.928.471
			<b>77.748.272</b>	<b>85.177.505</b>

\* Le contrat de leasing initial portait sur quinze locomotives. Une locomotive a été sortie de l'actif immobilisé en 2001 à la suite d'un incendie (note 19).

Les engagements de la société au titre de ces différents contrats de leasing sont repris à la note 22 sur les engagements hors-bilan.

**NOTE 7 - IMMOBILISATIONS FINANCIERES****Participations mises en équivalence :**

	2003 EUR	2002 EUR
Immobilisations financières – valeur de mise en équivalence :		
RAIL REASSURANCES S.A.	14.206.864	13.634.083
<b>Total</b>	<b>14.206.864</b>	<b>13.634.083</b>

**Titres ayant le caractère d'immobilisations :**

	2003 EUR	2002 EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>		
Au début de l'exercice	28.749.349	28.843.677
<b>Mouvements de l'exercice :</b>		
Acquisitions	20.513.988	96.205
Sorties	(119.823)	(190.533)
<b>A la fin de l'exercice</b>	<b>49.143.514</b>	<b>28.749.349</b>
<b>Corrections de valeur</b>		
Au début et à la fin de l'exercice	483.602	437.597
Dotations (note 20)	0	46.005
Reprises	(4.958)	0
<b>A la fin de l'exercice</b>	<b>478.644</b>	<b>483.602</b>
<b>Valeur comptable nette à la fin de l'exercice</b>	<b>48.664.870</b>	<b>28.265.747</b>

Au 31 décembre 2003, le groupe détient 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) EUR	Résultat net EUR
A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME A.G.	82,53%	31.12.03	(738.923)	(111.714)
IC WEST S.A.	28,00%	31.12.03	40.711	442
RHEALYS S.A.	15,00%	31.12.03	65.725	16.969

**NOTE 8 - STOCKS**

	2003 EUR	2002 EUR
Matières premières et consommables		
Valeur brute	21.577.354	19.845.295
Corrections de valeur	(3.752.863)	(3.481.705)
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>17.824.491</b>	<b>16.363.590</b>
Produits finis		
Valeur brute	34.466	37.204
Corrections de valeur	0	0
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>34.466</b>	<b>37.204</b>
<b>Acomptes versés sur stocks</b>	<b>542.546</b>	<b>723.581</b>
	<b>18.401.503</b>	<b>17.124.375</b>

**NOTE 9 - 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 10 - COMPTES DE REGULARISATION : ACTIF - PASSIF**

ACTIF	2003 EUR	2002 EUR
Compte de régularisation des CFL	15.919.199	15.555.132
Loyers semestriels (leasing suédois)	5.168.123	5.162.218
Traitements payés d'avance	10.577.157	10.251.658
Charges payées d'avance	170.184	141.256
Factures en attente	3.735	0
Compte de régularisation des filiales	24.980	20.490
	<b>15.944.179</b>	<b>15.575.622</b>
<b>PASSIF</b>	<b>2003 EUR</b>	<b>2002 EUR</b>
Compte de régularisation des CFL	2.179.458	2.532.729
Résultat sur opérations de leasing à étaler	2.177.220	2.526.036
Produits constatés d'avance	2.238	6.693
Compte de régularisation des filiales	2.644	2.277
	<b>2.182.102</b>	<b>2.535.006</b>

**Résultat sur opérations de leasing à étaler**

Le résultat sur opérations de leasing mentionnées en note 6 est étalé sur 10 ans à compter de la réception finale du matériel. Le résultat enregistré en compte de profits et pertes sur l'exercice 2003 s'élève à EUR 348.816 (2002 : EUR 348.816).

**NOTE 11 - CAPITAUX PROPRES****Evolution des capitaux propres**

	Capital souscrit EUR	Réserve légale EUR	Autres réserves EUR	Résultats reportés EUR
Situation au 31 décembre 2002	347.051.000	144.503	26.208.587	(2.784.722)
Affectation du résultat de l'exercice consolidé 2002			(2.784.722)	2.784.722
Ajustement résultats sur exercice antérieur			494	
<b>Résultat consolidé</b>				<b>(2.253.891)</b>
Situation au 31 décembre 2003	347.051.000	144.503	23.424.359	(2.253.891)

Le capital social est représenté par 28.000 parts d'une valeur nominale de EUR 12.394,68 chacune et souscrit à raison de 26.320 parts par l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, de 1.120 parts par le Coparticipant belge et de 560 parts par le Coparticipant français.

**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 12 - 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 les exercices 2002 et 2003 pour l'impôt commercial communal a été comptabilisé en autres créances pour un montant de EUR 694.096 (2002 : EUR 694.099). Les avances versées en 2001 pour l'impôt commercial communal, pour un montant de EUR 347.051 ont été récupérées par la société dans le courant de l'exercice 2003.

/// Les CFL ont reçu les bulletins d'imposition de l'Administration fiscale jusqu'en 2000 inclus.

**NOTE 13 - AUTRES PROVISIONS**

Ce poste se décompose comme suit :

Le poste « Autres provisions » des CFL concerne notamment un projet de décontamination d'un terrain ainsi que les provisions constituées en relation avec la liquidation de A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME A.G. (note 22).

	2003 EUR	2002 EUR
Autres provisions des CFL	22.918.854	25.278.972
Provisions pour charges relatives aux décomptes des trafics avec les réseaux ferroviaires étrangers	9.344.164	11.070.146
Provision pour congés payés et heures supplémentaires	6.174.343	6.808.479
Autres provisions	7.400.347	7.400.347
Autres provisions des filiales consolidées	196.832	72.442
	<u>23.115.686</u>	<u>25.351.414</u>

**NOTE 14 - DETTES**

La durée résiduelle des dettes se présente comme suit :

Exercice 2003	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	53.608.367	345.427	0	53.953.794
Dettes envers Eurofima	2.007.701	0	84.368.057	86.375.758
Acomptes reçus sur commandes	3.491	0	0	3.491
Dettes sur achats et prestations de services	119.458.449	0	0	119.458.449
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	426.800	0	0	426.800
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	17.846.389	0	0	17.846.389
Autres dettes	756.140	0	0	756.140
<b>Total</b>	<u>194.107.337</u>	<u>345.427</u>	<u>84.368.057</u>	<u>278.820.821</u>
<b>Exercice 2002</b>	<b>Moins d'1 an EUR</b>	<b>De 1 an à 5 ans EUR</b>	<b>A plus de 5 ans EUR</b>	<b>Total EUR</b>
Dettes envers des établissements de crédit	63.999	477.920	0	541.919
Dettes envers Eurofima	2.007.701	0	84.368.057	86.375.758
Dettes sur achats et prestations de services	50.067.191	0	0	50.067.191
Dettes envers l'Etat Grand-Ducal	4.956.709	0	0	4.956.709
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	14.507.168	0	0	14.507.168
Autres dettes	527.534	0	0	527.534
<b>Total</b>	<u>72.130.302</u>	<u>477.920</u>	<u>84.368.057</u>	<u>156.976.279</u>

**NOTE 15 - AUTRES PRODUITS****ANNEXES AU TRAFIC**

Ce poste comprend pour un montant de EUR 176.372.431 (2002 : EUR 154.890.324) 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 16 - TRAVAUX EFFECTUES PAR L'ENTREPRISE POUR ELLE-MEME ET PORTES A L'ACTIF**

Ce poste inclut un montant de EUR 1.001.253 (2002 : EUR 735.014) représentant les frais généraux activés conformément au principe comptable relatif aux immobilisations incorporelles et corporelles décrit à la note 3.

**NOTE 17 - CHARGES DE MATIERES PREMIERES, CONSOMMABLES ET CHARGES RESULTANT DU TRAFIC**

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2003, une redevance d'utilisation de l'infrastructure est payée par les CFL. Au 31 décembre 2003, la charge relative à cette redevance représente un montant de EUR 10.169.058.

**NOTE 18 - 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 19 - PRODUITS EXCEPTIONNELS**

Au 31 décembre 2003, les produits exceptionnels concernent l'indemnité reçue au titre de dédommagement de la locomotive 3001 incendiée en 2000.

**NOTE 20 - CORRECTIONS DE VALEUR SUR IMMOBILISATIONS**

	2003 EUR	2002 EUR
<b>Corrections de valeur</b>		
sur frais d'établissements (note 4)	15.864	18.344
sur immobilisations incorporelles hors goodwill (note 5)	1.037.697	1.315.542
sur immobilisations corporelles (note 6)	22.740.178	26.592.154
sur immobilisations financières (note 7)	0	46.005
	<u>23.793.739</u>	<u>27.972.045</u>

## NOTE 21 - PERSONNEL

Le nombre de personnes occupées en moyenne au cours des exercices 2003 et 2002 s'élève à :

	2003 EUR	2002 EUR
Cadres hors statut	42	39
Cadres permanents	2.969	2.929
Personnel auxiliaire	25	26
Employés	55	44
Ouvriers	16	15
Stagiaires	103	163
	<u>3.210</u>	<u>3.216</u>

Tel que prévu par la loi du 28 mars 1997 sur le financement des retraites, la société cotise à la charge des retraites et pensions de leurs agents à raison de 16% de la masse salariale retenue pour le calcul des pensions. Le solde de la charge des retraites et pensions des agents des CFL est pris en charge par l'Etat.

## NOTE 22 - ENGAGEMENTS

### HORS-BILAN

Au 31 décembre 2003, le total des commandes passées auprès de fournisseurs et non encore livrées ou exécutées des CFL s'élève à EUR 317.275.501 (2002 : EUR 204.820.834). Ce montant comprend les marchés conclus pour l'acquisition de douze automotrices TER2N pour EUR 64,6 millions (2002 : EUR 84,7 millions), de 85 voitures voyageurs à double étage pour EUR 72,6 millions, de 20 locomotives bi-tension pour EUR 42,8 millions et la réalisation des projets d'investissements du Fonds du Rail pour EUR 94 millions (2002 : EUR 57 millions).

Au 31 décembre 2003, 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 2003 et au 31 décembre 2002. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration d'Eurofima.

Au 31 décembre 2003, les CFL détiennent 3,62% dans le capital social de la société coopérative à responsabilité limitée Intercontainer – Interfrigo, devenue une société anonyme dans le courant de l'exercice 2002. L'engagement des CFL au titre du capital souscrit non versé d'Intercontainer – Interfrigo S.A. s'élève à EUR 505.889 au 31 décembre 2003 (2002 : EUR 461.314).

Au 31 décembre 2003, le montant total des loyers restant à courir dans le cadre des contrats de leasing dû par les CFL s'élève à EUR 101.087.187 (2002 : EUR 103.042.978). 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 un crédit mis à la disposition de A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME AG par une banque à concurrence de EUR 766.938, plus les éventuels intérêts et frais y relatifs. Aux 31 décembre 2002 et 2003, cette garantie porte sur un montant de EUR 715.809 et fait l'objet d'une provision pour risques et charges (note 13).

Durant l'exercice 2001, Rail Reassurances S.A. a consenti à la société A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME AG dont elle détient une participation de 30%, un abandon de créance avec clause de retour à meilleure fortune pour un montant de EUR 505.284.

## NOTE 23 - INFORMATIONS

### RELATIVES AUX ORGANES DE

### LA SOCIETE

Le montant des rémunérations allouées au titre de l'exercice 2003 aux membres du Conseil d'Administration s'élève à EUR 114.357 (2002 : EUR 110.806).

Aux 31 décembre 2003 et 2002, aucune avance et aucun crédit n'ont été accordés aux membres du Conseil d'Administration.

## NOTE 24 - EVENEMENTS

### POST-CLÔTURE

Les CFL ont contracté un emprunt consortial avec la Banque et Caisse d'Épargne de l'Etat, la Banque Générale du Luxembourg et Dexia – Banque Internationale à Luxembourg pour un montant total de EUR 105 millions. La première tranche de cet emprunt a été tirée en date du 9 janvier 2004.

En avril 2004, les CFL ont également honoré la dette de A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME AG envers la Banque Générale du Luxembourg pour un montant de EUR 715.809.

## /// LE RAPPORT DE GESTION

Le **périmètre de consolidation** du groupe CFL comprend 10 sociétés en 2003, y compris la maison-mère :

/// 9 filiales sont consolidées suivant la méthode de l'intégration globale

/// 1 filiale est consolidée par mise en équivalence.

Notons que la société Van Eecke & Govers est entrée dans le périmètre de consolidation au 1<sup>er</sup> janvier 2003.

La société ACTS Logistik & Dienstleistungssysteme A.G. qui aurait dû être consolidée suivant la méthode de l'intégration globale, ne l'a pas été suite à la décision prise de liquider ses activités 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 2003 s'élève à 406.686.630 € contre 389.755.457 € en 2002 (+4,34%). Comme la part des filiales dans ce montant, après élimination des transactions intergroupes, ne représente que 2,63% du chiffre d'affaires du groupe, il est fait référence aux commentaires du rapport annuel des CFL.

Le **résultat consolidé** de l'exercice 2003 s'élève à -2.253.891 € contre -2.784.722 € en 2002. Cette variation (+530.831 €) s'explique essentiellement par les évolutions suivantes constatées au niveau des comptes sociaux des entités concernées :

/// **la forte augmentation du résultat de Rail**

**Réassurances S.A. :**  
+ 572.781 €

/// **la diminution du résultat de C.L.B. S.A. :**

- 85.139 €

/// **la dégradation nette du résultat de CFL-IMMO**

**S.A. :**  
- 78.199 €

/// **atténuée par l'amélioration du résultat de ACTS**

**S.A. :**  
+169.397 €

Ces résultats soulignent la nécessité d'adopter au niveau du groupe une structure de production et de fonctionnement à la fois plus flexible et plus rationnelle dans le but de préserver les CFL des aléas de la conjoncture économique. Ces objectifs figurent au nombre des priorités de la nouvelle stratégie du groupe que les CFL ont présenté cette année.

Le Directeur Général

Alex Kremer

Le Président du Conseil d'Administration

Jeannot Waringo

